

Utveckling, kvalitet och miljö  
Fredrik Davidsson  
031-647434

Svea Hovrätt  
Rotel 0601  
Mark- och miljööverdomstolen  
Box 2290  
103 17 Stockholm

SVEA HOVRÄTT 060102	
INKOM:	2015-10-30
MÅLN:R:	M 5962-15
AKTBIL:	68

Göteborg den 28 oktober 2015

## Angående överklagande av Mark- och miljödomstolens beslut (M1030-13) om nytt tillstånd enligt miljöbalken för verksamhet vid Göteborg Landvetter Airport, Härryda kommun

Mark- och miljödomstolen meddelade Swedavia AB tillstånd för verksamheten vid Göteborg Landvetter Airport den 2015-06-17. Domen har överklagats och Gryaab har fått möjlighet att lämna synpunkter.

I tillståndet har bolaget fått villkor med begränsningsvärden på ett antal parametrar för utsläpp till spillvatten. Begränsningsvärdena gäller enligt villkor 15 mätt i flygplatsområdets anslutningspunkt till det allmänna spillvattennätet.

Såsom Gryaab tidigare uttryckt i yttrande över ansökan är det otillfredsställande att ha begränsningsvärden mätt i anslutningspunkt med anledning av den stora utspädningen från övrigt anslutet spillvatten från verksamheten. Villkoret om spillvattnets kvalitet måste självklart gälla efter respektive utsläppspunkt såsom det varit uttryckt i det föregående tillståndet.

Såväl Naturvårdverket som Länsstyrelsen i Västra Götaland har framfört samma invändningar mot skrivningen av villkor 15 i sina respektive överklaganden.

Gryaab AB



Fredrik Davidsson

## Handläggare

Ulla Henskog | Miljöinspektör  
033-430 55 93 | ulla.henskog@bollebygd.se

Dnr : SBN2015/109-14

Mark- och miljööverdomstolen  
Svea.avd6@dom.se

SVEA HOVRÄTT 060102
INKOM: 2015-10-30 MÅL M 5962
MÅLN: M 5962-15
AKTBIL: 70

## Yttrande över överklaganden av mark- och miljödomstolens dom om nytt tillstånd för Landvetter flygplats

Mark- och miljödomstolen meddelade 2015-06-17 dom över Swedavias ansökan om nytt tillstånd för Landvetter flygplats (mål M 2013-13). Naturvårdsverket, Länsstyrelsen i Västra Götaland samt ett flertal fastighetsägare och föreningar i de flesta omkringliggande kommuner har överklagat domen. Överklagandena gäller bl a tillåtelsen att lämna flygvägen vid en höjd då bullernivå på marken understiger maximalnivån 70 dB(A), antal flygrörelser per år som satts till det sökta antalet 120 000 rörelser per år och den kurvade inflygningen. Mark- och miljööverdomstolen begär yttrande över överklagandena av remissinstanserna senast 30 oktober 2015.

### Överklagandena

Länsstyrelsen och Naturvårdsverket vill att tillståndet ska omfatta högst 90 000 flygrörelser per år eller att tillståndet tidsbegränsas till 15 år. Naturvårdsverket anser i första hand att flygplanen ska få lämna utflygningvägen först när beräknad bullernivå på marken understiger 60 dB(A). I andra hand anser verket att planerna ska få lämna utflygningvägen då beräknad bullernivå på marken understiger 65 dB(A). Länsstyrelsen anser att planerna ska få lämna flygvägen då beräknad bullernivå på marken understiger 65 dB(A).

Ett flertal fastighetsägare och föreningar i de flesta kommuner har överklagat tillåtelsen att lämna utflygningvägen vid den höjd då bullernivån på marken understiger 70 dB(A) på marken, särskilt vad gäller Södra spåret. Flera klagande påpekar att södra spåret tillkom för att eftersträva ökad förutsägbarhet med tydligt fastställda och koncentrerade flygvägar efter att den stora omläggningen Luftrum -98 lett till att oklarheter i flygvägar och mycket höga bullernivåer öster om flygplatsen. Högsta Domstolen fastställde 2010-11-17 Miljööverdomstolens dom gällande Södra spåret vilket innebär att flygplanen ska följa flygvägen tills de når en höjd av 10 000 fot (ca 3 000 m) innan de viker av mot nordost.

Några fastighetsägare norr om Bollebygds tätort, i Hindås och i Härryda har överklagat den kurvade inflygningen.

### För ärendet aktuella handlingar

- Yttrande över överklaganden av mark- och miljödomstolens dom om nytt tillstånd för Landvetter flygplats, samhällsbyggnadsnämnden 2015-10-28.
- Kartor; Södra Spåret och kurvad inflygning, ur Swedavias ansökan 2013.
- Yttrande över ansökan om nytt tillstånd för Landvetter flygplats, byggnads- och miljönämnden beslut 2014-06-24.

## Yttrande

Samhällsbyggnadsnämnden stödjer Länsstyrelsens och Naturvårdsverkets överklaganden vad gäller tillståndstid, antal flygrörelser som bör tillåtas och avvikelse från Södra spåret. Deras synpunkter och motivering stämmer väl överens med dåvarande byggnads- och miljönämndens yttrande 2014-06-24 § 52 över Swedavias ansökan.

Många fastighetsägare, boende och föreningar i de olika kommunerna har överklagat domen avseende avvikelsen från södra spåret vid 60 dB(A) bullernivå på marken. Flera klagande har påmint om bakgrunden till tillkomsten av södra spåret som en reaktion på att Luftrum -98 ledde till att många boende öster om flygplasten utsattes för mycket höga bullernivåer. Södra spåret avhjälpte mycket av dessa problem och har blivit en flygväg som allmänt accepterats. Nämnden stödjer de boende som överklagat domen i detta avseende liksom de som överklagat den kurvade inflygningen.

Nämnden vill åter framhålla vikten av förutsägbarhet i flygvägssystemet, inte minst för kommunens planarbete. Nu pågår fysisk planering i sydvästra delen av kommen inför kommande järnvägsstation vid den planerade Götalandsbanan. Överflygningar i detta område med ökade bullernivåer på marken hämmar kommunens planering. De är angeläget för såväl Bollebygds kommun som grannkommuner att järnvägsstationen kommer tillstånd och att utbyggnad för boende och verksamheter kan genomföras. Utan kringbyggnation finns stor risk att stationen inte byggs.

Landvetter flygplatt är av stor betydelse för regionen och de som bor här och som uppskattar att ha en flygplats på rimligt avstånd från bostaden. Det är därför viktigt att flygverksamheten fungerar väl ihop med samhället i övrigt. Swedavia bör visa respekt för andra samhällsfunktioner och Högsta domstolens beslut i M T404-10 liksom för de boende i flygplatsen närområde. De flygvägar som funnits fram till domen 2015-06-17 i mål M 1030-13 har fungerat väl, som i fallet Södra spåret, och Swedavia bör hålla sig till dessa. Högsta domstolens dom 2010-11-17 i mål M T404-10 bör fortsatt gälla.

I övrigt instämmer samhällsbyggnadsnämnden i byggnads- och miljönämndens yttrande 2014-06-24 § 52 som bifogas.

BOLLEBYGDS KOMMUN  
Samhällsbyggnadsnämnden

Lars-Erik Olsson  
Ordförande

Ann-Charlotte Lind  
Förvaltningschef

Skickas till:  
Mark- och miljööverdomstolen, Svea Hovrätt, svea.avd6@dorn.se



**Plats och tid** Tingshuset, onsdagen den 28 oktober 2015, klockan 14.00–15.00.

**Ordförande** Lars-Erik Olsson (S)

**Beslutande** Lars-Erik Olsson (S)  
Jakob Engelbrektsson (S)  
Otto Andreasson (S)  
Bengt Classon (M), vice ordförande  
Stefan Waldeholt (M)  
Sandra Eliasson (C)  
Caroline Frodin (SD)

**Övriga närvarande**

**Ersättare** Maja Rosholm (S)  
Jonas Johansson (M)  
Robert Sellgren (M)  
Helena Karlsson (SD)  
Peter Berg (MP)  
Christer Magnusson (V)

**Tjänstemän**

Ann-Charlotte Lind, samhällsbyggnadschef  
Mia Skytt, sekreterare  
Ulla Henskog, miljöinspektör  
Marcel Abedini, bygglovshandläggare § 164  
Peter Callsen, administrativ chef/kommunjurist § 164  
Svante Cras, ekonomichef § 164  
Fredrik Enkvist, planchef  
Torbjörn Eriksson, fastighetschef § 167

**Tid och plats för justering** Omedelbar justering

**Paragrafer** 164 och 167

**Underskrifter**

**Sekreterare**

  
Mia Skytt

**Ordförande**

  
Lars-Erik Olsson

**Justerande**

  
Stefan Waldeholt



<b>BOLLEBYGDS KOMMUN</b>	<b>ANSLAG/BEVIS</b>
	<b>Protokollet är justerat. Justeringen har tillkännagivits genom anslag.</b>
<b>Instans</b>	Samhällsbyggnadsnämnden
<b>Sammanträdesdatum</b>	2015-10-28
<b>Datum då anslaget sätts upp</b>	2015-10-29
	<b>Sista dag för överklagande</b> 2015-11-20
	<b>Datum då anslaget tas ned</b> 2015-11-21
<b>Förvaringsplats för protokollet</b>	Kommunstyrelseförvaltningen
<b>Underskrift/anslaget av</b>	

**§ 167**

SBN2015/109

**Ansökan om nytt tillstånd enligt miljöbalken för Landvetter flygplats**

Mark- och miljödomstolen meddelade den 17 juni 2015 dom över Swedavias ansökan om nytt tillstånd för Landvetter flygplats (mål M 2013-13). Naturvårdsverket, Länsstyrelsen i Västra Götaland samt ett flertal fastighetsägare och föreningar i de flesta omkringliggande kommuner har överklagat domen. Överklagandena gäller bland annat tillåtelsen att lämna flygvägen vid en höjd då bullernivå på marken understiger maximalnivån 70 dB(A), antal flygrörelser per år som satts till det sökta antalet 120 000 rörelser per år och den kurvade inflygningen.

Mark- och miljööverdomstolen begär yttrande från remissinstanserna angående överklagandena senast den 30 oktober 2015. Samhällsbyggnadsnämnden justerar därför denna paragraf omedelbart.

**För ärendet aktuella handlingar**

- Yttrande över överklaganden av mark- och miljödomstolens dom om nytt tillstånd för Landvetter flygplats, samhällsbyggnadsnämnden 2015-10-28.
- Kartor; Södra Spåret och kurvad inflygning, ur Swedavias ansökan 2013.
- Yttrande över ansökan om nytt tillstånd för Landvetter flygplats, byggnads- och miljönämndens beslut 2014-06-24 § 52.

**Beslutsgång**

Ordföranden frågar om samhällsbyggnadsförvaltningens förslag till yttrande daterat 2015-10-28 kan antas som samhällsbyggnadsnämndens yttrande till mark- och miljööverdomstolen och finner att så sker.

**Beslut**

Samhällsbyggnadsnämnden beslutar att översända yttrande daterat 2015-10-28 SBN2015/109-14 till Mark- och miljööverdomstolen angående ansökan om nytt tillstånd enligt miljöbalken för Landvetter flygplats.

Paragrafen justeras omedelbart.

Skickas till: Mark- och miljööverdomstolen, Svea Hovrätt, svea.avd6@dom.se

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

2015-10-30

SVEA HOVRÄTT 060102
INKOM: 2015-10-30 MÅLNR: M 5962-15 AKTBIL: 71

**Angående ansökan om nytt tillstånd enligt miljöbalken för verksamheten vid Göteborg Landvetter Airport, Härryda Kommun, Mål M 5962-15**

Flygbullergruppen Härryda Östra (FHÖ) har av Miljööverdomstolen (MÖD), Svea Hovrätt förelagts att inkomma med svar på Swedavias överklagan aktbilaga 15, 23, 37. FHÖ inkommer härmed med sitt svar.

### 1. Villkor 3 – flygvägar.

I deldomen i mål M 1030-13 står att läsa under villkor 3, avgående trafik;

- i. Luftfartyg får dag/kväll (kl. 06-22) lämna SID vid den höjd då bullernivån på marken understiger maximal ljudnivå 70 dBA. Höjden ska beräknas så att 500 fot (150 m) adderas till den höjd då luftfartyg ger upphov till en maximal ljudnivå 70 dBA på marken samt att höjden därefter avrundas uppåt till närmaste 500 fot.

Swedavia yrkar i sitt överklagande att stycke i. justeras så att andra meningens utgår.

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

Swedavia yrkar i sitt överklagande att stycke iv. utgår. Angående tidigaste avvikelser från SID LABAN nordost från bana 21 (Södra spåret).

Nedan utvecklar FHÖ anledningen till att FHÖ motsätter sig Swedavias yrkanden ovan.

FHÖ påpekar likt vi tidigare gjort att LFV/Swedavia konstruerar flygvägar som man inte avser att följa längre än absolut nödvändigt enligt teoretiskt beräknade bullervärden. FHÖ anser att ett sådant agerande rimmar mycket dåligt med miljöbalkens andra kapitel allmänna hänsynsregler § 3 där det står att läsa:

*”Alla som bedriver eller avser att bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd skall utföra de skyddsåtgärder, iaktta de begränsningar och vidta de försiktighetsåtgärder i övrigt som behövs för att förebygga, hindra eller motverka att verksamheten eller åtgärden medför skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön.*

*I samma syfte skall vid yrkesmässig verksamhet användas bästa möjliga teknik. Dessa försiktighetsåtgärder skall vidtas så snart det finns skäl att anta att en verksamhet eller åtgärd kan medföra skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön.”*

Swedavia försöker nu i ansökan om nytt tillstånd enligt miljöbalken ompröva tillämpningen av SID LABAN nordost bana 21 (Södra spåret). Swedavia skriver att;  
*"boende i flygplatsens närhet bör behandlas lika och det finns inga miljömedicinska skäl att tillämpa en annan princip för SID LABAN jämfört med övriga flygvägar."*

FHÖ anser att varje flygväg ställer speciella krav på verksamhetsutövaren att bedriva flygverksamheten på ett sådant sätt att så få människor som möjligt överflygs för att därmed förhindra att det medför skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön.

SID LABAN bana 21 (Södra spåret) passerar söder om samhällena Hällingsjö och Rävlanda varefter flygvägen viker norrut och passerar öster om samhället Bollebygd. Efter införandet av "Södra spåret" har klagomålen ur bullersynpunkt från de boende upphört enligt såväl FHÖ, tillsynsmyndigheten och Swedavia.

Att då som Swedavia hävdar; *"Boende i flygplatsens närhet bör behandlas lika och det finns inga miljömedicinska skäl att tillämpa en annan princip för SID LABAN jämfört med övriga flygvägar."* visar på en enorm nonchalans och bagatellisering av bullerproblematiken samt för människors hälsa och miljön. Det Swedavia gör är att blanda begreppen människors lika värde med att konstruera optimala flygvägar vilket framstår som mycket märkligt. FHÖ vill göra MÖD uppmärksam på att det tekniska rådet Joen Morales har avvikande uppfattning till deldomen M 1030-13 där han skriver att *"kunskaperna i fråga om bullerförhållandens inverkan på människors hälsa och välbefinnande för närvarande är föremål för revidering, varpå en skärpt värdering av bullers inverkan på människors hälsa och välbefinnande inte kan uteslutas"*.

FHÖ vill även framhålla de senast framkomna rönen kring bullers påverkan på människan (se aktbilaga 132 i mål M 1030-13, bilaga 6) där framgår att det är ställt utom allt tvivel att flygbuller från och med 55 dB är hälsoskadligt.

FHÖ vill återigen framhålla vikten av att alla förstår hur och varför flygvägen Södra Spåret kom till och dess tillämpning (på vilket sätt man skall flyga ut efter flygvägen). SID LABAN nordost från bana 21 (Södra spåret) kom till efter ett utredningsuppdrag förelagt av Vänersborgs tingsrätt Miljödomstolen i dom 2006-07-11.

Utredningsuppdraget löd: *"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."*

I dom 2008-10-08 fastställer Vänersborgs tingsrätt, Miljödomstolen, den nya flygvägen "Södra spåret" som skall användas för trafik mot Stockholm och andra destinationer nordost om flygplatsen.

Domen fastställer också att; *"Tidigaste tillåten avvikelse från SID Södra spåret är när luftfartyget uppnått lägst höjden 10 000 fot."*

Domen överklagades av Luftfartsverket/Swedavia till Svea Hovrätt Miljööverdomstolen. Svea Hovrätt, Miljööverdomstolen, fastställer i dom 2009-12-22, Vänersborgs tingsrätts dom från 2008-10-08. I domskälen skriver Miljööverdomstolen på sidan 35 att;

*"Miljööverdomstolen anser att vinsten i bullerhänseende väl uppväger nackdelen av den något längre flygvägen. Miljööverdomstolen instämmer därför i miljödomstolens bedömning att det finns anledning att under hela dygnet följa flygleden Södra spåret upp till en höjd av 10 000 fot. Luftfartsverkets yrkande i denna del skall därför avslås."*

Domen överklagades av Luftfartsverket till Högsta Domstolen.



2010-11-17 meddelar Högsta Domstolen beslut i mål M T404-10 att; **"Högsta Domstolen meddelar inte prövningstillstånd. Miljööverdomstolens dom står därmed fast."**

Som skäl för sitt beslut skriver domstolen; *"För att Högsta Domstolen ska pröva ett överklagande av detta slag krävs prövningstillstånd. Prövningstillstånd får meddelas om det är viktigt för ledning av rättstillämpningen att överklagandet prövas av Högsta Domstolen. Därutöver får prövningstillstånd meddelas i undantagsfall, nämligen när det finns synnerliga skäl för en prövning i Högsta Domstolen."*

Det borde även gälla Swedavia att rätta sig efter provotidsutredningar, 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.

**FHÖ motsätter sig Swedavias yrkanden enligt villkor 3 ovan och FHÖ anser generellt att avvikelser från SID skall ske vid en i villkor fastställd höjd och inte vid en teoretiskt beräknad bullernivå på marken.**

**Om avvikelser från SID endast sker vid en fastställd höjd så kan villkor 6 klassificering av flygplansflottan utgå. Det är dessutom mycket lättare för tillsynsmyndigheten att följa upp villkoren om endast rätten till avvikelser från SID regleras av en fastställd höjd för respektive SID.**

**FHÖ yrkar i vart fall att avgående jettrafik på Södra Spåret bana 21 skall följa flygleden till lägst 10 000 fot MSL under dygnets alla timmar.**

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 vår inlaga daterad 2015-08-26 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

Tomas och Anette Börjesson  
Fridhemsvägen Dalshöjd 20  
438 94 Härryda

Härryda den 29 oktober 2015

SVEA HOVRÄTT  
060102

INKOM: 2015-10-30  
MÅLNR: M 5962-15  
TBIL: 72

Mark- och miljööverdomstolen  
Box 2290  
103 17 Stockholm

Mål nr M 5962-15

**Yttrande över Swedavias överklagande av mark- och miljödomstolens deldom i mål M 1030-13 angående Göteborg Landvetter Airport, aktbilaga 37.**

Swedavia har överklagat bland annat i. och iv. i villkor 3 - flygvägar i mark- och miljödomstolens deldom, mål M 1030-13 angående Göteborg Landvetter Airport. Undertecknade motsätter sig Swedavias yrkande och hemställer att följande yrkande ska avslås.

**Villkor 3 - flygvägar**

**"i.**

*Luftfartyg får dag/kväll (kl. 06-22) lämna SID vid den höjd då bullernivån på marken understiger maximal ljudnivå 70 dBA. Höjden ska beräknas så att 500 fot (150 m) adderas till den höjd då luftfartyg ger upphov till en maximal ljudnivå 70 dBA på marken samt att höjden därefter avrundas uppåt till närmaste 500 fot."*

Swedavia har yrkat att andra meningen i villkor i. ska utgå. Med hänsyn till att uppmätt buller i förhållande till det beräknade kan skilja mellan 10-20 dBA på mark på grund av bland annat vindförhållande och topografi finns det all anledning att säkerställa att bullernivån på mark de facto understiger 70 dBA. Swedavias yrkade ska därför avslås.

**"iv.**

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

Swedavia har yrkat att villkor iv. ska utgå. Swedavia menar att boende i flygplatsen närhet bör behandlas lika. Skulle luftfartygen få avvika från nominella spåret SID LABAN såsom Swedavia yrkat innebär det att samtliga tätorter öster om Landvetter flygplats kommer att överflygas. Det ska här tilläggas att Stora Bugärde som omfattas av ca 200 fastigheter och drygt 500 invånare också är en tätort enligt SCB definition. Denna ort har förbisetts i alla hänseenden.

Landvetter flygplats flygvägar har varit föremål för många prövningar under åren. Mark- och miljööverdomstolens dom år 2008 föranledde att ett nytt flygvägsystem infördes i januari 2009. Flygvägen SID LABAN för avgående luftfartyg från bana 21 mot destinationer nordost om Landvetter flygplats, bland annat Stockholm, Helsingfors, flyttades då till ett mer sydligt läge, "Södra spåret". Enligt bilaga teknisk beskrivning TB II, avsnitt 6 till ansökan om nytt miljötillstånd framgår att Swedavia inte har för avsikt att ändra flygvägen från bana 21 mot nordost på grund av att fler boende då kommer att exponeras av ökat buller, och säger att flygvägen SID LABAN

därför inte kommer att utredas vidare. Swedavias nu yrkande om att avvika från SID LABAN innebär att Swedavia förvisso inte ändrar SID LABAN i sig utan istället ändrar flygvägarnas konstruktion. Kommer luftfartygen att tillåtas avvika från SID LABAN såsom Swedavia yrkat innebär detta i princip att samma område kommer att överflygas såsom före januari 2009, och fler boende kommer återigen att exponeras av ökat buller, vilket Swedavia själva bekräftar i TB II, avsnitt 6.

I avsnitt 9.1.3.5 i mark- och miljödomstolens nu överklagade dom hänvisar Swedavia till Trafikverkets precisering och säger följande:

”I första hand har influensområdet för buller i Trafikverkets precisering 2011-05-05 av riksintresset Göteborg Landvetter Airport använts som avgränsning för en beskrivning av konsekvenser för framtida bebyggelse. Dessutom har bullerkurvor avseende FBN 55 dBA och maximal ljudnivå 70 dBA minst tre gånger per årsmedeldygn för sökt verksamhet studerats. Bullerkurvor avseende FBN 55 dBA och maximal ljudnivå 70 dBA minst tre gånger per årsmedeldygn för sökt verksamhet ligger inom influensområdet för buller.”

Transportstyrelsen var ansvarig myndighet vid tiden för framtagande av riksintresseområdet och influensområdet för Landvetter flygplats, Trafikverket blev ansvarig myndighet den 1 april 2010.

I Transportstyrelsen remiss s. 36f framgår följande:

”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. ...”

I Trafikverkets precisering s. 55 (161) framgår följande:

”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. ...”

Trafikverkets precisering 2011-05-05 av riksintresset Göteborg Landvetter Airport är således framtagen med hänsyn till två rullbanor baserat på 240 000 rörelser/år. Flera remissinstanser bland annat Länsstyrelsen avstyrkte förslaget och menade att preciseringen för influensområdet endast skulle omfatta nuvarande en rullbana. Såsom som tidigare anförts justerade Trafikverket preciseringen en kort tid efter Swedavias nya ansökan. Efter justeringen säger Trafikverket bland annat att beräkningen utgår från att destinationsbunden utflygning används,... I Transportstyrelsens remiss nämns överhuvudtaget inte destinationsbunden utflygning. Trafikverket preciseringen efter justering ligger helt i linje med Swedavias nu yrkande flygväg från en rullbana. Swedavia säger att sökt verksamhet ligger inom Trafikverkets precisering för influensområdet för buller, vilket i och för sig stämmer, men influensområdet i preciseringen är de facto baserat på två rullbanor.

I mark- och miljödomstolens nu överklagade dom framgår att det efter ett antal år med tydligt utpekade flygvägar kan konstateras att överflygning över större tätorter i flygplatsens närhet har minskat. Undertecknade vidhåller att denna ordning ska hållas. SID LABAN är den näst största

flygvägen för avgående luftfartyg och ska behållas i enlighet med tidigare tillstånd. Denna flygväg undviker flygningar över samtliga tätorter öster om Landvetter flygplats och minimerar därmed antalet bullerstörda. Alla luftfartyg ska i enlighet med tidigare tillstånd även fortsättningsvis passera 10 000 fot MSL innan de får lämna SID LABAN. Som tidigare anförts måste bullerstörningar för fler antal boende överväga besparingar och minskade utsläpp. Skulle domstolen bifalla Swedavias yrkande och med det fastställa Trafikverkets precisering för influensområdet kommer detta att innebära oanade konsekvenser för boende öster om Landvetter flygplats. Förutom ökat flygbuller måste domstolen också beakta att det i de östra delarna av Härryda kommun finns ytterligare två riksintressen som alstrar eller kommer att alstra buller. Boende öster om Landvetter flygplats kommer således att utsättas för tre bullerkällor, Landvetter flygplats, riksväg 40 och på sikt Götalandsbanan. Området öster om Landvetter flygplats ligger ca 35 minuter från Göteborgs centrum, slutligen ska det därför tilläggas att om överflygningar dessutom kommer att tillåtas över området såsom Swedavia yrkat innebär detta att möjligheten till utbyggnad kommer att begränsas i hela området.

Med anledning av vad som ovan anförts ska Swedavias yrkande avslås.

  
.....  
Tomas Börjesson

  
.....  
Anette Börjesson

Hörhagen 19 oktober 2015

SVEA HOVRÄTT

Ink 2015-10-30

Målnr P 5962-15

Aktbilaga

73

SVEA HOVRÄTT  
060102

INKOM: 2015-10-30  
MÅLNR: M 5962-15  
AKTBIL: 73

Till  
Svea hovrätt  
Mark- och miljööverdomstolen,  
Box 2290  
10317 Stockholm

Yttrande över Swedavias överklagan 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 Göteborg Landvetter Airport, aktbilaga 15, 23, 37.

Miljööverdomstolen har förelagt Södra Landvetter kommunalförening att svara på Swedavias överklagan av Mark- och Miljödomstolens ovan nämnda dom. Föreningen önskar framföra följande:

### Yrkande

Södra Landvetter kommunalförening anser att Swedavias båda förslag till förändringar av villkor 3 (aktbilaga 37, s. 3 samt s. 8-10) skall avvisas. Istället yrkar föreningen att domstolen antar de förändringar av domen som den själv framfört i sitt överklagande, samt vad som yrkas på s. 9 nedan.

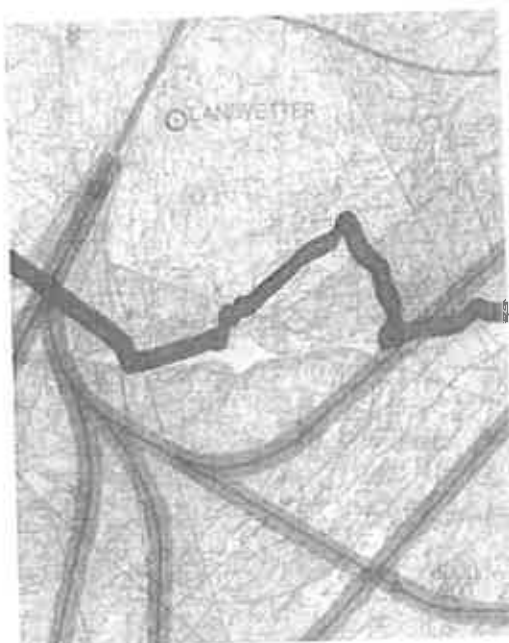
### Utveckling av grunden och argumenten för detta

Skälen för detta yrkande har delvis redan redovisats i vårt eget överklagande. Några omständigheter förtjänar dock att ytterligare understrykas och klargöras.

- a) Såvitt vi kan förstå vill Swedavia nu anföra likabehandlingsprincipen för att kunna avvika från flygvägen "Södra spåret" vid 70 dB(A). Likabehandlingsprincipen, så den formuleras i regeringsformens 1 kap. 9 § slår fast allas likhet inför lagen. Fall där de sakliga förutsättningarna är lika skall alltså bedömas på samma sätt. Detta kan av naturliga skäl inte gälla flygvägar, eftersom de sakliga omständigheterna här alltid skiljer sig åt. Andra överväganden än vilket buller som är direkt hälsovådligt väger in i en flygvägs utformning, t.ex. hur många som påverkas, vilka miljöer som berörs samt den allmänneuropeiska ambitionen att undvika överflygning av tätorter, d.v.s. förhållanden som inte behandlas i nämnda förordning och som är oberoende av vilka bullernivåer som skall anses direkt skadliga.

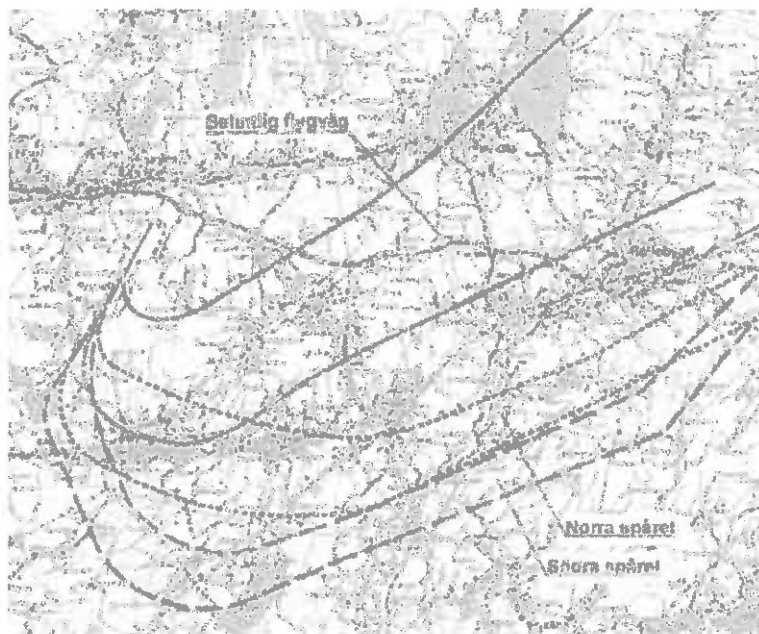
Flygvägen för avgående trafik från bana 21 mot nordost har när grundliga avväganden genomförts alltid förlagts till ungefär samma sträckning. På den karta som Koncessionsnämnden för miljöskydd framtvängde<sup>1</sup> inför flygplatsens öppnande 1977 var streckningen denna:

<sup>1</sup> Redan i beslutet om att ge Luftfartsverket tillstånd att driva allmän flygplats i Landvetter (1976-11-23, nr 138/76) klagade det beslutande organet, Koncessionsnämnden för miljöskydd, irriterat över att Luftfartsverket under hela tillståndsprocessen underlåtit att presentera en ordentlig redovisning av hur flygvägssystemet vid flygplatsen skulle se ut. En detaljerad redovisning förhalades under flera år. Luftfartsverket ville nämligen själva förbehålla sig rätten att besluta om detta efter eget gottfinnande utan att alls



Som framgår av denna karta förlades den nominella flygvägen strax Väster om Västra Ingsjöns västra spets, och leddes därefter långt söder om Ubbhults kapell. Genom det som kallas "Luftrum 98" bröt Luftfartsverket (Lfv) mot detta, och lät planen svänga direkt efter start mot nordost. Detta ledde till det som kallas "Befintlig flygväg" på nedanstående karta, men efter omfattande protester, från såväl allmänhet som myndigheter, stod det klart att denna flygväg var olaglig. Då kom Lfv år 2006, i en ny miljöprövning, fram till att det behövdes en ny flygväg. Här hade man först två alternativ, Norra och Södra spåret, vilka båda finns med på nedanstående bild från samråd 2006, men ganska snart stod det klart att det Södra spåret var det alternativ som erbjöd överlägset störst fördelar i förhållande till en rad kriterier.

göra det till föremål för miljöprövning i Koncessionsnämnden. "Till följd av luftfartsverkets inställning beträffande koncessionsnämndens möjligheter att pröva bl.a. utformningen av in- och utflygningsvägarna till Göteborg-Landvetters flygplats har beklagligtvis utredningen i denna fråga ej blivit så fullständig som hade varit önskvärt. Detta har medfört svårigheter – såväl för nämnden som för remissmyndigheter – att få en klar och rättvisande bild av de omständigheter som kan ha betydelse för frågans avgörande." (Citerat efter citat i 1983 års beslut, 1983-01-13, nr 3/83, s. 122). För att tvinga Luftfartsverket att sätta ner foten i frågan förelade nämnden i sitt beslut (§ 4d, 1976-11-23, nr 138/76, s. 132) att: "Senast före utgången av juni månad 1977 skall luftfartsverket inge en tydlig karta i skala 1:100.000 – som anger in- och utflygningsvägar till och från flygplatsen enligt vad ovan angivits i p.4a och 4c, höjdangivelser för olika vägar (i fot och meter), placering av olika flygfyrar samt läget för fasta bullerövervakningsstationer - till koncessionsnämnden (fem ex.), naturvårdsverket, planverket, socialstyrelsen, länsstyrelserna i Hallands, Älvsborgs och Göteborgs och Bo-hus län, länsläkarorganisationerna i samma län, Göteborgsregionens kommunalförbund, kommunstyrelser och hälsovårdsnämnder i Göteborgs, Härryda, Lerums, Mölndals, Kungsbacka, Borås, Marks, Alingsås och Ale kommuner, Tolleredes byalag, Aktiebolaget Volvo, Almedahls Aktiebolag och Svenska Naturskyddsföreningens Fjärekrets i Norra Halland. Karta bör även översändas till aktförvararna i ärendet och finnas tillgänglig på flygplatsen." När vi 2006 eftersökte denna karta, eftersom den fortfarande gällde, fanns den inte ens i Luftfartsverkets arkiv i Norrköping.



Det var således Södra spåret som kom att bli gällande i det flygvägssystem som tillståndsgavs genom dom i Miljödomstolen i Vänersborg 2008-10-08, i mål M118-01. Här fastslogs också att 10.000 fot skulle gälla för tidigaste avvikelse från SID. Skälen för detta var för många för att upprepas här. Swedavia överklagade, och även Miljööverdomstolen fann i december 2009 (M8675-08) att avvikelse på lägre höjd var olämplig på denna flygväg och avslog Swedavias överklagan. Swedavia överklagade då till Högsta domstolen, som dock inte fann skäl att ompröva de lägre instansernas beslut (T404-10).

Utan att närmare gå in på de olika argument som ledde fram till dessa utslag, kan det konstateras att saken är synnerligen väl prövad i gällande flygvägssystem. Swedavia gjorde trots detta ett förnyat försök i nuvarande ansökan att pröva om det ändå inte gick att argumentera för att ompröva just denna flygvägs sträckning, men än en gång kom man fram till att det inte var lämpligt (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).

Nu väljer man alltså istället att försöka komma runt det hela med ett tillstånd om avvikelse vid 70 dB(A) vid mark. Vilka konsekvenser detta skulle ge på områdena öster om flygplatsen framgår av följande karta, där den nominella flygvägen avslutas med en röd markering och de gröna pilarna anger en "uppskattning" av var planen kommer att flyga om de får lämna SID LABAN vid 70 dB(A). Kartan är hämtad från Swedavias ansökan (2013-03-15, TB Del II, Bilaga 2, Utredningar flygvägssystemet, daterad 2013-02-15, s. 20, figur 11), men vi har lagt in viss förklarande text för göra den tydligare.

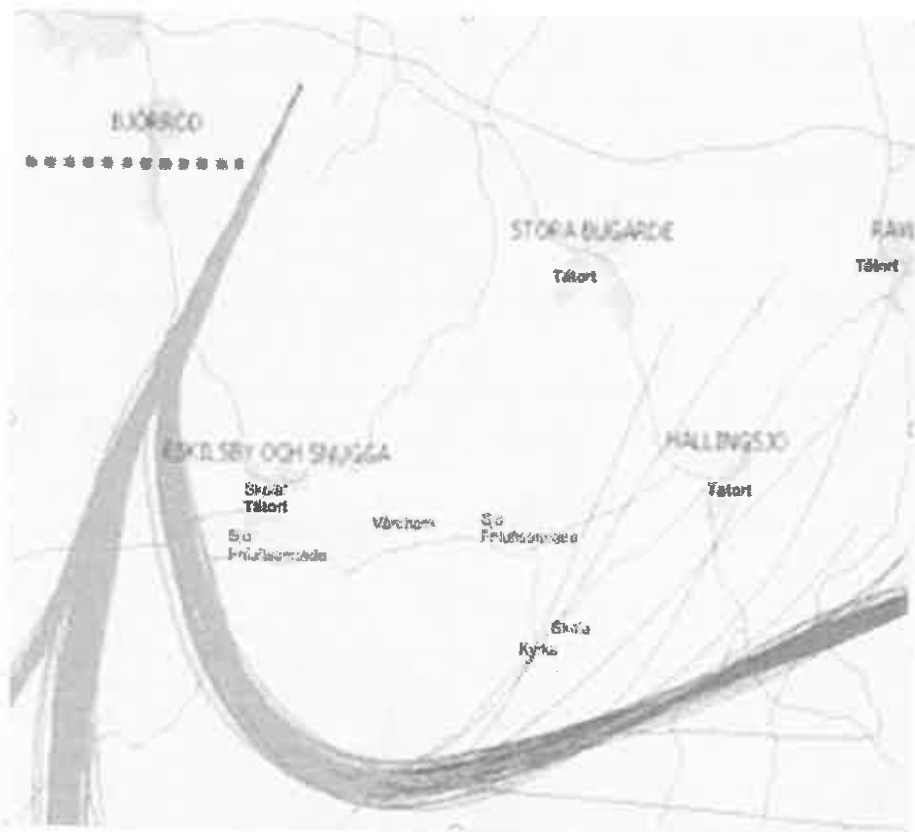


Vi ber rätten att särskilt notera den massiva överflygning på låg höjd över tätorten Eskilsby-Snugga – med skola och flera ljudkänsliga näringsverksamheter – som skulle bli konsekvensen av ett sådant villkor.<sup>2</sup> Även Ingsjöarnas sjösystem, som är ett viktigt område för friluftslivet, och där tystnaden är en väsentlig del av upplevelsen, skulle bli hårt drabbat. Direkt drabbade skulle alltså två skolor, ett vårdhem och en religiös församlingslokal (Ubbhults kapell) bli. Resultatet skulle kort sagt bli ett värre kaos i luften än vad som någonsin föresvävade dem som slog fast gällande flygvägssystem 2008-2010.

Ett bibehållande av de villkor som då slogs fast skulle istället ge följande förutsägbara situation med koncentrerad trafik:

<sup>2</sup> Vi inte t.ex. fört in vår egen samlingslokal i Eskilsby, Eskilsbygården, eller andra verksamheter i detta område (t.ex. Eskilsby gårds ridhus, Peter Korn's trädgård (med 4000 besökare om året), eller Sammels kafé) som allvarligt skulle besvärans av en sådan förändring.





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 (blå 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 trafikakäl." (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. 23, figur 14). Viss text tillagd av SLK.

Luftfartsverket/Swedavia har genom åren gjort allt som stått i deras makt för att frångå vad miljöprövningarna kommit fram till vad gäller avgående trafik från bana 21 mot nordost. Under decennier har man härigenom förorsakat stor oro för de boende öster om flygplatsen. Vi menar att detta måste få ett slut. Efter utslaget i HD 2010 tog Marks kommun fasta på de mer förutsägbara förhållanden som då antogs gälla och började utveckla områdena kring Ingsjöarnas sjösystem för boende. Därför har kommunen i ett remissyttrande yrkat att avvikelse tidigare 10.000 fot inte bör tillåtas på Södra spåret. Överflygning av dessa områden bör enligt kommunen undvikas (Marks kommunstyrelse, Yttrande till Swedavia angående förslag till nytt tillstånd för Landvetter flygplats, 2011-03-09, §37/211, Dnr 2010-204 533). Det finns enligt vår mening inga skäl att köra över kommunens planmonopol i denna sak.

Vi anser således att Swedavia yrkande på denna punkt skall avvisas. Vårt yrkande är fortsatt att kravet om att 10.000 fot skall uppnås innan avvikelse från SID får ske på Södra spåret (SID LÅBAN) står fast som villkor i enlighet med HD-utslaget 2010, utan att någon villkorlighet införs. Ytterligare skäl mot Swedavias yrkande anförs i punkten b nedan.

\*\*\*\*\*

b) Efter att ha gått igenom denna fråga med utgångspunkt i Swedavias överklagande motsätter vi oss även principen om att flygfartygen skall få avvika från SID vid en viss bullernivå. Swedavia vänder (i aktbilaga 37, s. 9-10) enligt vår mening i denna sak upp och ner på den nya bullerförordningen och de intentioner som låg till grund för denna. Beredning för denna förordning utgick från ambitionen att underlätta för ny bebyggelse: "Syftet har varit att underlätta planering och byggande av bostäder i bullerutsatta miljöer" (SOU 2013-67, s. 7). Förordningen i sig själv anger visserligen att de nya reglerna även skall tillämpas vid miljöprövning av i ärenden om prövning av tillstånd för flygplatser enligt miljöbalken (Förordning 2015:216 om trafikbuller vid bostadsbyggnader, 1§). Detta måste emellertid förstås i ljuset av den övergripande ambitionen med lagstiftningen, nämligen att frigöra nya områden för bebyggelse. I direktivet för utredningen angav regeringen att "Syftet med utredningen är att underlätta planering och byggande av bostäder i bullerutsatta miljöer" (SOU 2013-67, s. 85). Det är alltså inte i sig något frikort för flygplatsidkaren att överge gällande flygvägssystem. Istället bör det såvitt vi kan förstå tillämpas så, att när tystare plan tas i bruk längs gällande flygvägssystem skall fler och fler områden kunna tas i bruk för bebyggelse genom minskat buller och genom den något större acceptans för buller vid byggnation som den nya förordningen godtar. Efterhand som planen blir än tystare, minskar utsattheten i nämnda byggnader.

I den i detta mål behandlade ansökan har flygvägssystemet inte varit föremål för omprövning annat än på mycket marginella punkter. Det betyder att gällande flygvägssystem står fast i enlighet med domarna i Miljödomstolen, Miljööverdomstolen och Högsta domstolen 2008-2010. Flera tunga remissinstanser har understrukit att de flygvägsförkortningar som Swedavia vill åstadkomma gentemot dessa flygvägar genom att avvika från SID innan stipulerad höjd inte kommer att innebära något mer än försumbara minskningar av miljöpåverkande utsläpp. Särskilt försumbara blir detta i ljuset av de utbredda bullerföroreningar som skulle bli följden i mycket stora områden. I sitt överklagande anför nu Swedavia för sin del att en undersökning som publicerats av Naturvårdsverket 2013 skulle visa "att andelen bullerstörda kan förväntas vara lågt<sup>3</sup> om den maximala ljudnivån 70 dB(A) inte överskrids mer än högst 5 gånger per dag och kväll" (aktbilaga 37, s. 10).

Den ledande bullerforskarer i Tyskland, professor Eberhard Greiser, har utfört en av de största undersökningar av flygbullrets hälsoeffekter som någonsin genomförts. Medan den av Swedavia åberopade studien omfattade lite drygt 3000 personers självangivna *upplevelse* av buller och ca 100 försökspersoners akuta stressymptom vid en specifik provsituation, omfattade Greisers studie över en miljon människors, d.v.s. en hel populations faktiska sjukdomsstatistik. Här framgick att negativ hälsopåverkan kan påvisas på mycket låga bullernivåer. Redan från 40 dBA steg risken för insjuknande i hjärt- och kärlsjukdomar signifikant. Vid högre nivåer var materialet ännu tydligare. Några av studiens resultat illustrerades med följande tabell i *Der Spiegel* 51/2009:

### Eindeutiger Befund

Prozentualer Anstieg des Erkrankungsrisikos für ...

Dauerschallpegel in Dezibel <sup>3</sup>	Tag 60 dB(A)		Nacht 53 dB(A)		Nacht 55 dB(A)	
	Männer	Frauen	Männer	Frauen	Männer	Frauen
... sämtliche Herz-Kreislauf-Erkrankungen*	<b>+69</b>	<b>+93</b>	<b>+37</b>	<b>+101</b>	<b>+42</b>	<b>+115</b>
... Schlaganfall*	(nicht signifikant) <b>+172</b>		<b>+58</b>	<b>+122</b>	<b>+66</b>	<b>+139</b>
... koronare Herzkrankheit*	<b>+61</b>	<b>+80</b>	<b>+32</b>	<b>+96</b>	<b>+37</b>	<b>+110</b>

\* mit Kfz: Kaufenthalt, Personen ab dem 40. Lebensjahr

Quelle: Greiser

DER SPIEGEL 51/2009

<sup>3</sup> Med "lågt" syftar Swedavia här på ca

Vid 60 dB(A) dagtid ökar t.ex. risken att insjukna i hjärt- och kärlsjukdomar med 69% för män och 93% för kvinnor, och i hjärnblödning med 172% för kvinnor (Matthias Bartsch, "Tödlicher Lärm", *Der Spiegel* 51/2009, s. 45). Nu är dessa värden inte direkt överförbara till maxbullernivåer, men undersökningen visar ändå med stor tydlighet att hälsopåverkan är betydligt kraftigare vid lägre nivåer än vad som framkommit den svenska diskussionen (E. & C. Greiser, *Risikofaktor nächtlicher Fluglärm*, Dessau-Roßlau 2010). Därför är det ju både uppseendeväckande och djupt otillfredsställande att den av Naturvårdsverket publicerade rapporterna, liksom den statliga bullerutredningen inte synes bekant med Greisers centrala undersökning. I Tyskland ledde dessa nya entydiga rön till att den samlade tyska läkarkåren 2012 beslutade att kräva bl.a. ett totalt stopp för nattlig flygtrafik, och kraftiga nedrevideringar i gränser för tillåtligt buller (Th. Münzel *et al.*, "Auswirkungen von Fluglärm auf die Entstehung von Herzkreislauferkrankungen", *Arzteblatt Rheinland-Pfalz* 3/2013, s. 9-14). Jämte Greisers banbrytande undersökning har det dessutom nu framkommit en lång rad andra studier som ytterligare styrker dessa resultat. Dessa nya rön har bl.a. nyligen lett till att Schweiz har beslutat att utverka kraftiga nedrevideringar i tillåtna bullervärden (H. Göschke, "Gesundheitsschäden bei Fluglärm", *Bulletin des Médecins Suisse* 2015/96(8), s. 265-266).

Professor Greiser underströk också i en intervju nyligen att det inte spelar någon som helst roll om människor uppger att de är störda eller ej. Det finns vissa bullerutsatta som säger sig inte ens höra flygplanen längre, men icke destomindre gör bullret skada. "Även om man inte direkt förnimmer bullret, påverkar det kroppen", säger han. Kvinnor drabbas hårdare än män, och barnens inlärningsförmåga minskar drastiskt. (*General Anzeiger*, 2014-09-14 [min översättning]).

I den aktuella ansökan om ett tillstånd som man vill skall äga giltighet i evinnerliga tider, hänvisar alltså Swedavia till en studie som undersökt dels hur ett antal personer säger sig uppleva buller, och dels några försökspersoners akuta stressymptom vid en specifik provsituation. Man hänvisar alltså till en undersökning som inte säger någonting över huvud taget om långtidseffekterna av buller. Den statliga bullerutredningen slår t.o.m. fast att inga säkra slutsatser alls kan dras av denna studie (SOU 2013:67, s. 81). Detta är naturligtvis högst otillfredsställande, i synnerhet som det alltså existerar en stor grundläggande undersökning som visar att de medicinska långtidseffekterna av buller är mycket påtagliga redan vid relativt låga bullernivåer, och att allt fler studier under senaste år understrukit att flygbullret har långt större negativ hälsopåverkan än vad som hittills varit känt. Swedavia påstår dessutom att utifrån "ett miljömedicinskt perspektiv medför möjligheten att lämna SID [vid 70 dB(A)] inte några hälsoeffekter för boende runt flygplatsen" (aktbilaga 37, s. 10). Detta är ett djärvt påstående när tillgängliga svenska undersökningar understryker att långtidseffekterna är otillräckligt kända<sup>4</sup> (SOU 2013:67, s. 62), att den statliga utredningen slår fast att inga säkra slutsatser alltså kan dras av den åberopade studien (SOU 2013:67, s. 81), och särskilt när en av de mest omfattande undersökningar som genomförts i världen, nu med stöd av mycket annan forskning, visar på motsatsen (Greiser 2010, jfr t.ex. Münzel *et al.* 2013 och Göschke 2015).

Enligt 2 kap. 3 § miljöbalken skall alla "som bedriver eller avser att bedriva en verksamhet ... utföra de skyddsåtgärder, iakttä de begränsningar och vidta de försiktighetsmått i övrigt som behövs för att förebygga, hindra eller motverka att verksamheten eller åtgärden medför skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljö. ... Dessa försiktighetsmått skall vidtas så snart det finns skäl att anta att en verksamhet eller åtgärd kan medföra skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljö."

<sup>4</sup> Även i de svenska utredningarna konstateras visserligen att långtidsexponering av buller kan öka risken för hjärt- och kärlsjukdomar, men man hävdar att mer forskning behövs för att avgöra hälsoriskerna. Det hade ju här varit högst lämpligt om man dragit nytta av den forskning som redan fanns i form av inte minst Greisers studie, kring just de medicinska långtidseffekterna.

Av dessa försiktighetsmått följer att en viss säkerhetsmarginal skall finnas till rent hälsovådliga nivåer av bullerpåverkan, särskilt när denna påverkan är dåligt känd. De långsiktiga effekterna av en maxbullernivå på 60-70 dB(A) är otillräckligt kända i svensk forskning, men bl.a. en i Sverige förbisedd stor tysk undersökning har, som ovan framgått, visat att signifikant negativa hälsoeffekter uppstår även vid långt lägre bullernivåer än vad som tidigare varit känt (Greiser 2010, jfr Göschke 2015).

Syftet med miljö kvalitetsnormer är enligt 5 kap. 1 § miljöbalken "att varaktigt skydda människors hälsa eller miljön eller för att avhjälpa skador på eller olägenheter för människors hälsa eller miljön". Härunder innefattas alltså inte bara sådant som är direkt hälsovådligt utan också företeelser som förorsakar "olägenheter". Att flygbullerstörningar på maxbullernivåer mellan 60 och 70 dB(A) med hänsyn till *försiktighetsprincipen* skall räknas in här kan det mot bakgrund av det ovan anförda inte råda något tvivel om. Att tillåta avvikelser från SID vid 70 dB(A) skulle således skapa långvariga villkor för en verksamhet som redan nu med goda skäl kan misstänkas vara hälsovådliga. Detta är inte förenligt med Miljöbalkens krav.

Kvalitetsnormerna för buller kan alltså med rätt stor sannolikhet antas hamna på en lägre nivå i framtiden. Att föra in rätt till avvikelser vid dagens absoluta maxvärden skulle i ett sådant läge riskera att göra stora områden obebyggbara. Nu har vi emellertid fått en bullerförordning som syftar till att frigöra nya områden för bebyggelse genom att fastställa vissa rätt generösa bullernormer för bebyggelseutveckling. Rätt implementerad är dock problemet med eventuellt hårdnande syn på buller inte alls lika stort i detta fall. De områden som bebyggs under dessa premisser kommer nämligen genom teknikutvecklingen, och kraven på allt tystare plan, kontinuerligt att få minskande bullernivåer. Det förutsätter emellertid att flygvägssystemet upprätthålls fullt ut, med avvikelser från SID först vid stipulerad fast höjd (och inte vid en viss bullernivå). Då kommer de områden som till en början ligger i den gränzon som maxbullernivån 70 dB(A) utgör, efterhand som luftfartygen blir tystare, att avlastas från denna bullernivå.

Resultatet kommer då att bli en koncentrerad trafik längs de nominella flygvägarna i enlighet med Naturvårdsverkets ambition, och kommunens planmonopol kommer att kunna ta i anspråk fler och fler områden kring flygplatserna för utveckling i enlighet med Plan- och bygglagen. Stora värden för samhällsutvecklingen skulle vinnas genom detta, särskilt i storstadsområdena, när ny bebyggelse och nya verksamheter kan initieras i attraktiva områden. Det skulle ske till priset av "den lilla marginella ökningen av klimatpåverkande utsläpp" som skulle bli följden om avvikelserna vid 70 dB(A) tillåts (Naturvårdsverkets yttrande i Mark och Miljödomstolens i Vänersborg dom 2015-06-17, mål nr M1030-13, s. 169[165]; jfr Länsstyrelsens överensstämmande bedömning *ibid.*, s. 145[142]).

I ett yttrande rörande tillstånd för Arlanda flygplats uttalade Swedavia nyligen följande gentemot Upplands Väsby kommun: "Swedavia menar att det är upp till kommunerna att genom bebyggelseplaneringen skydda sina boende från ökat buller genom att inte tillåta exploatering av de områden som är utsatta för bullernivåer över samhällets riktvärden för trafikbuller" (Swedavias yttrande i Mål M 11706-13, aktbilaga 105, s. 27). Södra Landvetter kommunalförening vill understryka att det nu är upp till domstolsväsendet att – i linje med intentionerna i Miljöbalken, Plan- och bygglagen och bakom den nya bullerförordningen – se till att kommunerna kring Landvetter flygplats erhåller tydliga instrument för detta. Detta kan endast ske genom att det i villkoren slås fast att flygtrafiken nu och i framtiden skall följa de nominella flygvägarna till fastställd höjd. En sådant villkor skulle, i linje med gällande miljömål, i stigande grad avlasta omgivningen från buller, och efterhand frigöra betydande nya områden för bebyggelse.

Swedavia vill alltså använda minskningen i flygplanens buller till att sprida trafiken över enorma områden i flygplatsens närhet på en nivå som inom några år riskerar att betraktas som hälsovådlig. Detta riskerar på sikt att göra dessa områden obebyggbara för kommunerna. Vi menar att en om-

vänd princip skall gälla: *Teknikutvecklingen skall utnyttjas så att större och större områden befrias från buller-påverkan och andra störningar, genom att planen håller sig till de nominella flygvägar som ur miljö- och säkerhets-synpunkt har befunnits vara det bästa alternativet för trafiken genom MKB och genom dom. Det ger förutsättningar för kommunerna att ha en fast och långsiktig struktur att förhålla sig till i sin samhällsplanering, och för omvärlden att ta ställning till ifråga om investeringar av olika slag. Det skulle också "varaktigt skydda människors hälsa" och "avhjälpa skador på eller olägenheter för människors hälsa eller miljön" på just det sätt miljöbalken avser. Det skulle även i betydande motsvara ambitionen "att underlätta planering och byggande av bostäder i bullerutsatta miljöer" som låg till grund för gällande bullerförordning (SOU 2013-67, s. 85).*

## Yrkanden

Vi yrkar därför att i villkor 3 rörande trafikavveckling skall punkt "i" utgå.

[För tydlighetens skull vill vi också understryka att punkt "iv" i här överklagad dom enligt yrkande i vårt eget överklagande skall lyda: "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."]<sup>5</sup>

Skulle domstolen likväl besluta om avvikelse vid et viss bullernivå anser vi att en förändring av lydelsen i villkor 9 är nödvändig. Vy yrkar då på att följande lydelse skall gälla:

*9. En oberoende instans ska, på initiativ av tillsynsmyndigheten, varje år, vid en tidpunkt som är okänd för Swedavia, genomföra bullermätningar på samtliga flygvägar, och redovisa detta till tillsynsmyndigheten så att det tydligt framgår hur mätresultatet överensstämmer med aktuell bullerberäkning. Vid avvikelser mellan vid kontrollen uppmätta värden och den till ansökan bifogade bullerberäkningen ska tillsynsmyndigheten omedelbart förelägga Swedavia att korrigera verksamheten på ett sådant sätt att överensstämmelse uppnås.*

Henrik Janson  
Ordf. i Södra Landvetter kommunalförening  
Gämla Hörhagevägen 12  
438 93 Landvetter  
Tel. 0708-439930

<sup>5</sup> Alternativt skulle huvudvillkor i villkor 3, i enlighet med tidigare gällande tillstånd, kunna lyda: "Luftfartyg ska dag/kväll (kl. 06-22) följa SID tills de uppnått lägst höjden 6 500 FT (2 000 m) MSL. Tidigaste tillåten avvikelse från SID Södra spåret är när luftfartyget uppnått lägst höjden 10 000 fot (3050m)." Med en sådan lydelse kan även punkt "iv" utgå.

SVEA HOVRÄTT  
Ink 2015-10-30

Månr P 5962-15  
Aktbilaga 75

1(1)

2015-10-27

SVEA HOVRÄTT 060102
INKOM: 2015-10-30 MÅLNR: M 5962-15 AKTBIL: 75

Peter Balkow  
Slätthult 52  
517 92 Bollebygd

SVEA HOVRÄTT  
Rotei 0601  
Mark- och miljööverdomstolen  
Box 2290  
103 17 Stockholm


Elisabeth Jonasson  
Hedgårde Gard 23  
517 92 Bollebygd


Målnummer: M 5962-15 060102

Svar avseende Mark- och miljööverdomstolens föreläggande om svar avseende Swedavia AB överklagande och yrkande om ändring avseende dom från Mark- och miljödomstolen vid Vänersborgs tingsrätt meddelad 2015-06-17 i mål M 1030-13

Vi har inget mer att tillägga för närvarande, vi vidhåller det tidigare anförda. Våra synpunkter gäller i huvudsak de kurvade inflygningarna.

Bollebygd 2015-10-27

  
Peter Balkow

  
Elisabeth Jonasson

Hakan Johansson  
Ödenäsvägen 20  
438 98 Hindas

2015-07-06

Mark- och miljööverdomstolen  
Box 2290  
103 17 Stockholm

SVEA HOVRÄTT  
060102

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

2015-10-30  
MÅLNR: M 5962-15  
AKTBIL: 76

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 innebär 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 innebär 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.

Vänliga hälsningar

  
Hakan Johansson

SVEA HOVRÄTT

Ink 2015-11-02

Målnr P 5962-15  
Aktbilaga 76



**Göteborgs Stad**  
Miljö

Yttrande  
2015-10-28  
Dnr 07019/13

066102  
SVEA HOVRÄTT  
Ink 2015-11-03

Målnr M 5962-15  
Aktbilaga 77

Svea Hovrätt  
Mark- och miljööverdomstolen  
Box 2290  
103 17 Stockholm

SVEA HOVRÄTT  
060102

INKOM: 2015-11-03  
MÅLNR: M 5962-15  
AKTBIL: 77

**Yttrande till mark- och miljööverdomstolen rörande  
överklagat beslut om ansökan om nytt tillstånd enligt  
miljöbalken för verksamheten vid Göteborg Landvetter  
Airport (Mål nr M5962-15)**

**Miljöförvaltningens yttrande**

Våra framförda synpunkter från tidigare prövning i mark- och miljödomstolen kvarstår och vi stödjer därför Naturvårdsverkets och Länsstyrelsens framförda synpunkter avseende omfattning/tidsbegränsning av tillståndet samt avvikande från flygvägen vid en lägre bullernivå.

På uppdrag av miljö- och klimatnämnden

Pernilla Rydeving  
Enhetschef

Detta ärende har handlagts av:

Handläggare: Henrik Nystedt  
Miljöutredare  
E-post: henrik.nystedt@miljo.goteborg.se  
Tfn: 031-368 37 16

Bilaga: Yttrande till Mark- och miljödomstolen 2014-06-19





Handläggare: Martin Knape  
Tfn: 031-368 37 98  
E-post: martin.knape@miljo.goteborg.se

Vänersborgs Tingsrätt  
Mark- och miljödomstolen  
Box 1070  
462 28 Vänersborg

2014-06-19  
Dnr 07019/13

## Yttrande till mark- och miljödomstolen rörande ansökan och MKB för nytt tillstånd för Göteborg Landvetter flygplats (Mål M1030-13)

Miljöförvaltningen har fått ärendet från stadsledningskontoret för direkt besvarande till mark- och miljödomstolen. Yttrandet rör endast miljöaspekterna av ansökan med en inriktning på de frågor som vi anser berör Göteborgs Stad på olika sätt.

### Miljöförvaltningens synpunkter

Miljöförvaltningen yttrade sig över eventuella kompletteringar av ansökningshandlingarna i juni 2013. Det som vi tog upp då, och som även är inriktningen i detta yttrande, var följande:

- Omfattningen på ansökt verksamhet
- Avvikande från flygvägen vid bullernivåer under 70 dBA maxnivå
- Luftutsläpp från biltrafik till och från flygplatsen.

### Omfattningen på ansökt verksamhet

Vi tycker att den ansökta mängden flygrörelser är orimligt hög och att det finns goda motiv för domstolen att ge ett tillstånd som omfattar färre flygrörelser än 120 000. Vi ser en fara med ett tillstånd som annars riskerar att sträcka sig över för lång tid och att det tar väldigt lång tid innan det blir aktuellt med omprövning av tillståndet eller dess villkor.

Antalet flygrörelser utgår från den i ansökan kallade "prognos-hög". Vi ställer oss tveksamma till att just denna utveckling valts som grund för ansökan. Tidigare liknande prognoser över trafikutvecklingen har inte visat sig stämma överens med verkligheten. Att utifrån nuvarande kunskaper om flygtrafikens klimatpåverkan, använda en utveckling som kategoriseras av resandet som baseras på "business as usual", är mycket tveksamt.

Vi menar istället att det finns mycket som talar för en betydligt mer begränsad utveckling av trafikmängderna än den ansökta. Ett exempel är pågående internationellt arbete för en minskad klimatpåverkan. Det svenska arbetet för en fossilfri fordonsflotta visar att flyget inte står inför en omställning mot alternativa drivmedel i så stor skala att det skulle innebära minskad klimatpåverkan inom en nära framtid. Tillsammans med en allt mer klimatmedveten befolkning som kan antas resa mer miljömedvetet i framtiden blir en kraftig ökning av flygtrafiken tveksam.



## Göteborgs Stad Miljö

planen för minskade luftutsläpp är, ur detta perspektiv, bra. Vi saknar dock införandet av en taxiprioritering likt den vid Arlanda där ett poängsystem gynnar miljöbästa taxi, alltså en prioritering även mellan miljöfordon.

Vi anser också att ett villkor rörande genomförandet av handlingsplanen som Swedavia föreslår bör omfatta att handlingsplanen kontinuerligt ska uppdateras, exempelvis var tredje år, och godkännas/fastställas av tillsynsmyndigheten.

På uppdrag av miljö- och klimatnämnden



Hans Kjellstenius  
tf direktör