

Rävlanda den 11 mars 2015

VÄNERSBORGS TINGSRÄTT

Mark- och miljödomstolen

VÄNERSBORGS TINGSRÄTT

Ink. 2015 -03- 12

Mål nr M 1030-13

Akt..... *M 1030-13*

Aktbil..... *163*

Huvudförhandling i mål angående ansökan av nytt tillstånd enligt miljöbalken för verksamheten vid Göteborg Landvetter Airport, Härryda kommun.

Flygbullergruppen Härryda Östra lämnar här in sin framställning som gjordes under rubriken punkt 6 "Buller" den 11 mars 2015.

Buller.

Buller anses vara den mest störande faktorn i flygverksamhet.

Sedan flygplatsen öppnades 1977 har flygvägarna följts fram till införandet av "Luftrum 98" den 8 oktober 1998. Man gick då ifrån flygvägen Cindy till en ny flygväg som kallas Toddy. Förändringen kom att innebära stora störningar för boende öster om flygplatsen och införandet av "Luftrum 98" överklagades.

Efter 10 år av utredningar, domstolsförhandlingar, överklaganden och nya förhandlingar förkastades flygvägen Toddy och trafiken återfördes till en ny flygväg "Södra spåret" som har ungefär samma sträckning som gamla flygvägen Cindy.

Svea Hovrätt Miljööverdomstolen fastställde den 2009-12-22, Mål nr M 8675-08, flygvägen "Södra spåret" med en avvikelsehöjd om 10 000 fot för att förhindra överflygning av tätorterna Hällingsjö, Rävlanda och Bollebygd.

Swedavia föreslår nu införande av avvikelse från flygvägen "Södra spåret" vid 70 dBA max på marken, dels för att det skall löna sig för flygbolagen att satsa på tystare och renare teknik samt för att flygplatsens kapacitet ökar. Det blir alltså bättre för flygbolagen och för Swedavia.

Blir det då bättre för de boende enligt Swedavias förslag? Får de boende ta del av den mindre bullerpåverkan som tystare teknik ger? Svaret blir aldrig!

Detta eftersom förändringen av de flygbolag som flyger med mindre bullrande flygplan blir, att de endast kommer att avvika tidigare på den nominella flygvägen och därmed kommer de att avvika vid 70 dBA max och överflyga tätorterna Hällingsjö, Rävlanda och Bollebygd.

Vi menar att alla flygbolag som satsar på tystare och renare teknik skall premieras med lägre start och landningsavgifter.

Vi menar att Swedavia får lösa kapacitetsproblem med bättre logistik. Man kan inte ha tre avgångar mot Stockholm kl. 7.00 på morgonen, det faller på sin egen orimlighet.

Vi menar att avvikelse från flygvägen "Södra spåret" inte kan göras före 10 000 fot. Flygvägen "Södra spåret" har tagits fram efter utredningsuppdrag vars syfte var att skapa "optimal lösning på bullerproblematiken".

Vi menar att avvikelse från "Södra spåret" före 10 000 fot inte ryms inom Miljöbalkens föreskrifter vad gäller "Allmänna hänsynsregler".

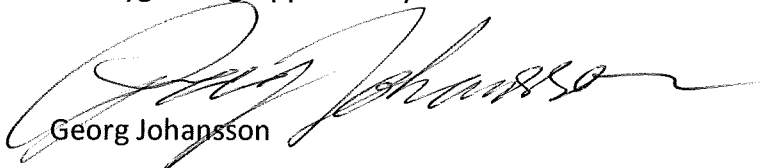
Flygvägen "Södra spåret" är fastställd av Högsta Domstolen 2010-11-17 mål M T404-10.

Svea Hovrätt Miljööverdomstolens dom från 2009-12-22 ligger till grund för Högsta Domstolens beslut. I domskälen kan man läsa; **"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 ska därför avslås."

En så här lång och grundlig utredning (10 år) om hur det skall flygas för att undvika att överflyga tätorterna Hällingsjö, Rävlanda och Bollebygd och andra boende utmed flygvägen och som fastställts av Högsta Domstolen, skall inte kunna trixas bort genom att helt enkelt lämna in ansökan om nytt tillstånd. Vi ber därför Mark och miljödomstolen att noggrant beakta bakgrunden till Högsta domstolens beslut vid fastställandet av "Södra spåret" samt inlagorna från Flygbullergruppen Härryda Östra, Härryda kommun, Bollebygds kommun, Naturvårdsverket och Länsstyrelsen Västra Götaland i detta mål.

För Flygbullergruppen Härryda Östra



Georg Johansson

Stenshultsvägen 165

438 97 Rävlanda

Tfn 0301-44098 0706-440986

georg.johansson@telia.com