

Vänersborgs Tingsrätt
Mark- och miljödomstolen
Box 1070
462 28 Vänersborg

Ink. 2015 -03- 25

2015-03-23

Akt..... M 1030-13
Aktbil..... 170

Ink på epost 24/3-15 utan bilagor



Mål M 1030-13, Skriftligt slutanförande vid huvudförhandling i mål angående; Ansökan om nytt tillstånd enligt miljöbalken för verksamheten vid Göteborg Landvetter Airport, Härryda kommun.

Flygbullergruppen Härryda Östra (FHÖ) har av domstolen meddelats anstånd att inkomma med slutanförande inom 14 dagar från huvudförhandlingens sista dag den 12/3-2015. FHÖ inkommer härmed med vårt slutanförande:

Efter denna huvudförhandling (10/3 till 12/3-2015) är det än mer klart att verksamheten vid Göteborg Landvetter flygplats belägges med tydliga villkor, vilka kan på ett tydligt och enkelt sätt följas upp av tillsynsmyndigheten. Swedavia yrkar nämligen otydliga villkor som skall gälla över en ej överskådlig tid. Swedavia förslag till villkor innehåller t.ex. ord som "i huvudsak", "huvudsakligen", "som huvudregel". FHÖ anser att sådana formuleringar inte hör hemma i tydliga villkor.

FHÖ anser dessutom att det vid huvudförhandlingen inte framkommit tillräckliga skäl för Swedavia att ompröva verksamheten med hänvisning till tidigare utförda utredningar och domar. Det enda som står helt klart är att Swedavias syfte med ansökan är att öka antalet rörelser samt öka flygplatsens kapacitet vid högtrafik, utan att ta hänsyn till de boende och miljön runt flygplatsen. Swedavias prognoser redovisade att ansökt antal rörelser (120 000 rörelser) kan komma att uppnås inom 20-60 år, vilket gör att ansökt tillstånd för 120 000 rörelser faller på sin egen orimlighet. Swedavia påpekar att man inte kan ha ett tidsbegränsat tillstånd därför att ansökan om tillstånd tar så lång tid i domstol. FHÖ vill bara göra domstolen uppmärksam på att den långa tiden som gick mellan införandet av lufttrum-98 (1998) till avgörandet i Högsta domstolen (2010) beror helt på Luftfartsverket/Swedavias agerande med ständiga överklaganden. FHÖ anser därför att tidsaspekten i dessa långa processer har väl ändå **Luftfartsverket/Swedavia haft full rådighet över.**

Swedavia inledde huvudförhandlingen med att redogöra för att man inkom med sin ansökan den 20/3-2013 och meddelade samtidigt vid huvudförhandlingen 2 år senare, att inga ändringar har gjorts i ansökan efter de mycket omfattande remissrundorna som varit i Målet. FHÖ anser detta som högst anmärkningsvärt.

Swedavias miljöchef Maria Gelin redogjorde för de tätorter/samhällen som finns i flygplatsens närhet och som påverkas av ansökan. Maria missar samtliga samhällen/tätorter öster om flygplatsen (Hindås, Bollebygd, Rävlanda, Hällingsjö m.fl.). Oavsett om detta var medvetet eller omedvetet anser FHÖ detta vara mycket allvarligt.

Swedavia tydliggör gång på gång att man inte vill ändra på flygvägarna, "endast" ändra tillämpningen av dem. Swedavia vill således ha kvar flygvägarna men inte flyga efter dem, utan avvika från flygvägarna så tidigt som möjligt (< 70 dBA max på marken).

FHÖ frågar sig efter Swedavias framställan vid huvudförhandlingen om de boende runt flygplatsen får ta del av den mindre bullerpåverkan som tystare teknik ger? Svaret blir nej! Detta eftersom mindre bullrande flygplan endast kommer att avvika tidigare från den

nominella flygvägen och därmed kommer de att avvika vid 70 dBA max (teoretisk bullerberäkning) och överflyga tätorterna Hällingsjö, Rävlanda och Bollebygd.

FHÖ anser att alla flygbolag som satsar på tystare och renare teknik skall istället för att få avvika från flygvägarna vid 70 dBA max, premieras med lägre start och landningsavgifter. FHÖ anser att Swedavia får lösa kapacitetsproblemen med bättre logistik. Man kan inte ha tre avgångar mot Stockholm kl. 07.00 på morgonen, det faller på sin egen orimlighet.

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

FHÖ anser att avvikelser från "Södra spåret" före 10 000 fot inte ryms inom Miljöbalkens föreskrifter vad gäller "Allmänna hänsynsregler".

Flygvägen "Södra spåret" och dess användning 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.

Vidare vill FHÖ hänvisa till under huvudförhandlingen muntligen framförda synpunkter samt skriftlig inlämnad framställan under huvudförhandlingen avseende punkten 6, buller daterad 2015-03-11 (**bilaga 1**).

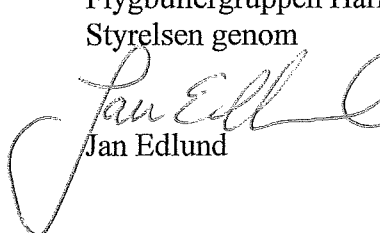
Tilläggsyrkanden;

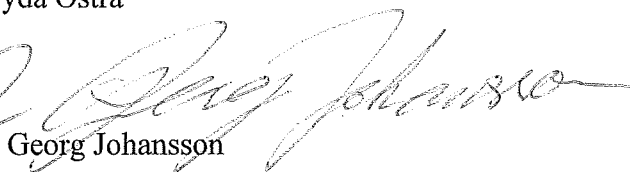
1. **FHÖ yrkar** att Mark och miljödomstolen noggrant beaktar bakgrunden till Högsta domstolens beslut i mål M T404-10 vid fastställandet av "Södra spåret" samt inlagorna från Flygbullergruppen HARRYDA Östra, HARRYDA kommun, Bollebygds kommun, Naturvårdsverket och Länsstyrelsen Västra Götaland i detta mål.
2. **FHÖ yrkar** om ett tillägg till vårt tidigare yrkande 1 i inlaga 2014-08-27; Förutom att flygverksamhetens omfattning inte får överstiga 90 000 flygrörelser per år med tunga flygplan (> 7 ton och all jet) skall även tillståndet tidsbegränsas till maximalt 10 år. Detta för att tillståndet inte skall gälla längre tid än att förbättrad teknik kan inarbetas i villkor och implementeras i verksamheten så att det kommer de boende runt flygplatsen och miljön till del.
3. **FHÖ yrkar** i tillägg till av Swedavia föreslaget villkor 2, Bananvändning och flygvägar; Minst 90 % av startande/landande IFR trafik skall som riktvärde* framföras inom föreslagna flygstråk (SID/STAR).
*Med riktvärde avses ett värde som, om det underskrids, medför en skyldighet för Tillståndshavaren att vidtaga åtgärder så att riktvärdet kan hållas.

FHÖ:s synpunkter och yrkanden i våra inlagor daterad 2014-08-27 samt 2015-01-11 angående Mål M 1030-13, Ansökan om nytt tillstånd enligt miljöbalken för verksamheten vid Göteborg Landvetter Airport, Härryda Kommun, står fast (bifogas, bilaga 2, bilaga3).

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

Rävlanda den 11 mars 2015

VÄNERSBORGS TINGSRÄTT**Mark- och miljödomstolen****Mål nr M 1030-13**

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".

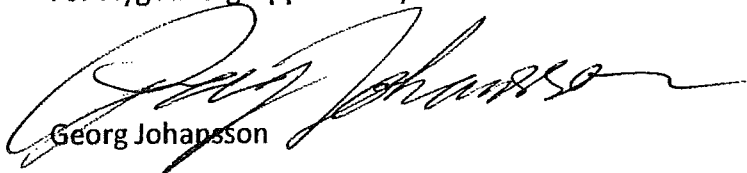
Vi menar att avvikelse från "Södra spåret" före 10 000 fot inte ryms inom Miljöbalkens föreskrifter vad gäller "Allmänna hänsynsregler".

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

Vänersborgs Tingsrätt
Mark- och miljödomstolen
Box 1070
462 28 Vänersborg

2014-08-27

Mål M 1030-13, Ansökan om nytt tillstånd enligt miljöbalken för verksamheten vid Göteborg Landvetter Airport, Härryda kommun.

Flygbullergruppen Härryda Östra (FHÖ) har av domstolen meddelats förlängd tid för yttrande i rubricerat mål till den 1 september 2014. FHÖ kan efter genomgång av det mycket omfattande materialet i rubricerat mål konstatera att det av Swedavia publicerade materialet på Swedavias hemsida innehåller allvarliga fel och brister, se vår inlägga till domstolen daterad 2014-08-24 (bifogas ej).

Vi inkommer härmed med synpunkter och yrkanden på Swedavias ansökan och kompletteringar men våra yrkanden enligt inlägga 2014-08-24 angående felaktigheter och brister i ansökan står fast.

Bakrund:

Flygbullergruppen Härryda Östra (FHÖ) bildades 1999 och företräder boende inom Härryda kommun öster om flygplatsen. Dessa personer kom att utsättas för skadligt buller med maximalljudnivåer mellan 70 – 89 dB(A) efter Luftfartsverkets införande av ”Luftrum 98” den 8 oktober 1998.

Föreningen överklagade införandet av ”Luftrum 98” och drev ärendet genom alla rättsinstanser.

Svea Hovrätt Miljööverdomstolen meddelade i beslut 2005-05-31 att; ”*Miljööverdomstolen finner att de förändringar av verksamheten som genomförandet av Luftrum 98 inneburit är sådana att de inte kan sägas omfattas av gällande tillstånd. Förändringarna kan inte heller anses utgöra sådana mindre justeringar som tillsynsmyndigheten (Länsstyrelsen) kan besluta om enligt villkor 10 i tillståndet.*”

Vänersborgs tingsrätt Miljödomstolen förelade Luftfartsverket i dom 2006-07-11 vid deras ansökan om nytt tillstånd till luftrumsförändringar (Luftrum 98) för Göteborg-Landvetter flygplats, Härryda kommun att; ”*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.*” Vid arbetet med att konstruera en ny utflygningsväg bjöds föreningen in av Luftfartsverket att vara med och lämna våra synpunkter. Det resulterade i en utflygningsväg som kom att kallas Södra spåret.

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 till Svea Hovrätt Miljööverdomstolen.

Svea Hovrätt, Miljööverdomstolen, fastställer i dom 2009-12-22, Vänersborgs tingsrätt 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 ska därför avslås.”

Domen överklagas 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.”*

Efter det att FHÖ under 12 års tid drivit ett antal miljömål mot Luftfartsverket och Swedavia kändes det mycket tillfredställande att de boende öster om flygplatsen slutligen fick rätt av Sveriges Högsta Domstol som resulterade i en flygväg och en bullersituation som accepterades av de boende Öster om flygplatsen.

FHÖ anser inte det är lämpligt för vare sig myndighet, verksamhetsutövare eller allmänheten att underkänna hela vårt rättsväsende och sedan förvänta sig respekt. Man kan inte driva ett miljömål som Luftfartsverket och Swedavia gjort, indirekt med skattemedel och när man förlorar i högsta instans så börjar man omedelbart i samband med den nya tillståndsansökan att skissa på ändringar kring villkoren för utflygningsvägarna som redan är fastställda i Högsta Domstolen.

FHÖ kräver att Högsta Domstolens dom i mål M T404-10 står fast och ligger till grund för Swedavias planering av flygvägarna i ansökan om nytt miljö tillstånd vid Göteborg Landvetter flygplats. Det borde även gälla Swedavia att rätta sig efter provotidsutredningar, fastställda domar vars syfte är 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 flygvägen Södra spåret.

Swedavia vill i ansökan ha kvar flygvägen men inte flyga efter den utan vill avvika vid 6500 FT MSL istället för att avvika vid 10 000 FT MSL. Resultatet av detta kan ju vem som helst som satt sig i ärendet förstå; fler boende kommer att utsättas för skadligt buller, fler boende kommer att överflygas samt att flera tätorter kommer att överflygas. Det är dags att domstolen ”begär rättning i ledet”.

Vi känner igen Swedavias / Luftfartsverkets argumentation från införandet av Luftrum-98 den 8/10-1998 då Luftfartsverket sade att bullersituationen runt flygplatsen inte skulle förändras. Idag vet vi bättre.

FHÖ är djupt oroad över Swedavias sätt att driva sin ansökan om nytt miljö tillstånd vid Göteborg och Landvetter Flygplats.

FHÖ kräver och förutsätter att domstolen sätter sig in i fattade domslut som resulterade i flygvägen Södra spåret och hur den skall användas med avseende på bl.a. avvikelshöjder, flygkorridorsbredder mm. Vilka självklart skall ligga till grund för Swedavias nya tillståndsansökan.

Swedavias ansökan om nytt miljötillstånd vid Göteborg Landvetter Airport daterat 2013-03-15 med tillhörande kompletteringar daterade 2014-01-30.

Generellt vill FHÖ framhålla vikten av att domstolen i kommande miljötillstånd fastställer tydliga och mätbara villkor för verksamheten vid Göteborg - Landvetter flygplats. Swedavia försöker i ansökan få villkoren så få och flexibla för den egna verksamheten som möjligt. Därför är det av största vikt att domstolen belägger verksamheten med tydliga villkor som styr verksamheten mot ständiga miljöförbättringar då Swedavia tidigare Luftfartsverket under de senaste 15 åren valt att driva sitt miljöarbete endast i domstolar (se bakgrund ovan).

Allmänt villkor (Nytt villkor 1, gällande villkor 1)

FHÖ anser det helt orimligt att Swedavia ansöker om ett tillstånd baserat på en trafikvolym som beräknas att uppnås om 30-60 år. Detta måste ju falla på sin egen orimlighet. FHÖ anser därför att tillståndet inte kan baseras på en massa eventualiteter (t.ex. hub) utan baseras på fakta.

FHÖ anser därför att en sökt trafikvolym skall realistiskt kunna uppnås inom en tio års period. FHÖ anser därför att tillståndet skall ges för maximalt 90 000 rörelser under förutsättning att en fullständig miljökonsekvensbeskrivning kan lämnas. Detta för att vid nya tillstånd kunna inarbeta ny teknik som leder till miljöförbättringar i och ikring verksamheten vid Landvetters flygplats. Detta är även viktigt ur ett kommunalt planeringsperspektiv så ingen "död hand" läggs på den kommunala planeringen och dess utveckling.

Trafikavveckling av jettrafik (Nytt villkor 3, gällande villkor 2,19,20,21,25,27)

FHÖ anser att jettrafik inte skall få lämna SID vid en speciell ljudnivå på mark där Swedavia ansöker om att få avvika från SID vid 70dB(A) teoretiskt värde. Den verkliga ljudnivån på marken varierar +/- 15-20dB(A) mot den teoretiska modellen beroende på bl.a. väder, flygplanstyp, topografi mm vilket gör att en teoretisk beräknad ljudnivå som grund för avvikelse från SID inte är lämpligt. Som Swedavia formulerat sitt villkor 3 i sin ansökan kan Swedavia inte garantera att ytterligare boende kommer att utsättas för skadligt buller. FHÖ anser därför att avvikelse från SID på samtliga flygvägar skall följa de avvikelsehöjder som framgår av nu gällande villkor. För Södra spåret bana 21 skall således tidigaste tillåten avvikelsehöjd från SID vara 10 000 FT MSL.

FHÖ anser dessutom att avvikelse från SID på Södra spåret bana 21 skall baseras på nu gällande villkor 21 som efter utredningsuppdrag fastställts av Högsta Domstolen. En prövotidsutredning för Södra spåret har dessutom fastställts i domstol (se bakgrund ovan).

FHÖ anser för att skapa stabilitet och kontinuitet i flygvägssystemet och dess användning är det viktigt att även fortsatt när det så är möjligt använda sig av bana 21 vid start och bana 03 för landningar. Om nu gällande villkor 20 tas bort ger detta Swedavia i många fall friheten att själv välja vilket håll man vill starta åt, vilket FHÖ inte anser vara vare sig riktigt eller lämpligt.

Trafikavveckling av propellertrafik med MTOW överstigande 7 ton (nytt villkor 4, gällande villkor 22)

FHÖ anser inte likt tidigare att luftfartyg skall följa SID till en viss angiven höjd i villkor och FHÖ kan således inte acceptera att luftfartyg får avvika från SID när bullernivån på marken understiger maximal ljudnivå 70 dB(A) (argumentation se ovan).

Bullerskyddsåtgärder (nytt villkor 7, gällande villkor 18)

Swedavia har i förslag till villkor 7 tagit bort dimensionerande flygplanstyp. Den dimensionerande flygplanstypen är idag enligt dom 2007-12-19 Boeing 747-200. Swedavia har gjort en anmälan om ändring av dimensionerande flygplanstyp för bullerskyddsåtgärder från Boeing 747-200 till 747-400 2012-03-15. Huruvida dom fastställts att ny dimensionerande flygplanstyp är fastställd framgår ej. FHÖ anser att det skall finnas en dimensionerande flygplanstyp fastställd för att tydliggöra beräkningsgrunderna för vilka fastigheter som har rätt till att få bullerskyddsåtgärder utförda. I de fall den tekniska utvecklingen eller vilka flygplanstyper som trafikerar Landvetter flygplats ändras äger Swedavia rätt att ansöka om ny dimensionerande flygplanstyp. Detta skapar incitament för Swedavia att utfasa bullrande flygplanstyper som trafikerar flygplatsen. Swedavia ansöker om att få höja den dimensionerande ljudnivån för bullerskyddsåtgärder från överstigande FBN 55 dB(A) till FBN 60 dB(A) och detta kan inte accepteras utan att Swedavia redogör med en konsekvensbeskrivning vilka fastigheter som kommer att beröras av ändringen och därmed kan komma att bli utan bullerskyddsåtgärder.

Bullermätningar (nytt villkor 8, gällande villkor 4)

FHÖ anser att bullermätningar som skall genomföras i samråd mellan Swedavia och tillsynsmyndigheten är för vagt skrivet med tanke på hur detta villkor har sköts fram till idag. Tillsynsmyndigheten skall efter samråd med Swedavia fastställa hur och var bullermätningarna skall genomföras samt att Swedavia vid avvikelser mot gällande villkor skall presentera ett åtgärdsförslag. Detta för inga oklarheter skall uppstå.

Informationsorgan (nytt villkor 15, gällande villkor 14)

FHÖ anser och har under många år framfört vikten av att intresseorganisationer likt FHÖ skall beredas plats i informationsorganet. Detta för att intresseorganisationerna tidigt skall få möjlighet att ta del av information och planerade verksamhetsförändringar som kan påverka flygplatsens omgivning och gällande miljötillstånd med gällande villkor och därmed kunna bidra till miljöförbättrande åtgärder.

Kontrollprogram (nytt villkor 16, gällande villkor16)

FHÖ anser att villkor 16 måste förtydligas så att det framgår att kontrollprogrammet skall möjliggöra för tillsynsmyndigheten att följa upp verksamheten för att kontrollera att tillståndsgivna villkor följs.

FHÖ Yrkar:

1. att texten i villkor 1 "Allmänt villkor" stryks och utgår samt ersättes med nu gällande villkor 1 "Allmänt villkor" med justering av antalet tillåtna flygrörelser;
*"Verksamheten skall, om inte annat framgår av nedan angivna villkor, bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad Swedavia i ansökningshandlingar i tidigare ärenden eller i detta mål angivit eller åtagit sig.
 Flygverksamhetens omfattning får inte överstiga 90 000 flygrörelser per år med tunga flygplan (>7 ton och all jet)".*
2. att text i pkt.1 villkor 3 stryks och utgår;" *luftfartyg får lämna SID då bullernivån på marken understiger maximal ljudnivå 70 dB(A)"* och ersättes med texten i nu gällande villkor 21 " *Luftfartyg skall följa SID tills de uppnått lägst höjden 6500 FT MSL. Tidigaste tillåten avvikelse från SID Södra spåret är när luftfartyget uppnått lägst höjden 10 000 FT MSL"*.
3. att villkor 3 kompletteras med tidigare villkor 20 " *När trafiksituationen och väderförhållanden medger detta skall bana 21 användas för start och bana 03 för landning. Om under ett år andelen starter på bana 03 överstiger 25 % eller andelen landningar på bana 21 överstiger 75 % ska Swedavia undersöka anledningen härtill samt till tillsynsmyndigheten redovisa resultatet av undersökningen jämte förslag till åtgärder"*.
4. att i villkor 4 skall följande text utgå; " *Luftfartyg får dag/kväll (Kl. 06-22) lämna SID vid den höjd då bullernivån på marken understiger maximal ljudnivå 70 dB(A)."* texten ersättes med " *Luftfartyg skall följa SID upp till höjden 4000 FT MSL"*
5. att i villkor 8 stryks och utgår sista meningen " *mätningar ska genomföras i samråd med tillsynsmyndigheten"* och ersättas med " *Efter samråd mellan tillsynsmyndigheten och Swedavia skall tillsynsmyndigheten fastställa hur mätningarna skall genomföras och vid avvikelser mot gällande villkor skall Swedavia presentera åtgärdsförslag"*.
6. att i villkor 7 skall följande text tilläggas " *Dimensionerande för bullerskyddsåtgärderna ska vara den i dagsläget mest bullrande flygplanstypen, för närvarande Boeing 747-200. Dock inte sådana flygplanstyper som endast förekommer vid enstaka tillfällen"*. Samt att fastigheter som exponeras för flygbullernivå (FBN) överstigande 60 dB(A) ändras till (FBN) 55 dB(A), likt nu gällande villkor 18.

7. att i villkor 15 skall följande text utgå ” *På förslag från Swedavia eller ovannämnda länsstyrelser eller kommuner får tillsynsmyndigheten och Swedavia i samråd besluta att även andra kan adjungeras till informationsorganet*” sista meningen första stycket. Denna text ersätts med ” *På förslag från Swedavia eller ovan nämnda Länsstyrelser eller kommuner får även dessa besluta om andra kan adjungeras till informationsorganet*”.
Detta för att göra det möjligt för Swedavia, Länsstyrelserna och kommunerna att besluta om vilka som kan adjungeras till informationsorganet.
8. att ett tillägg görs i villkor 16, efter andra stycket med lydelse som följer; ” *Tillsynsmyndigheten skall godkänna av Swedavia upprättat kontrollprogram. Kontrollprogrammet skall möjliggöra en uppföljning av att gällande villkor följes*”.
9. att domstolen omgående ålägger Swedavia att korrigera fel och brister i ansökan med bilagor. Därefter skall Swedavia sammanställa en reviderad komplett ansökan i **en** ny handling, med utgångspunkt från till idag inkommet material i ärendet, så att intresseorganisationer, allmänhet, myndigheter och övriga intressenter kan överblicka ansökan och lämna slutliga relevanta synpunkter och yrkanden i ärendet (se vår inlaga daterad 2014-08-24).
10. att domstolen fastställer en ny tiplan i målet där utrymme ges för en ny slutlig remissrunda inför huvudförhandling (se vår inlaga daterad 2014-08-24).

Avslutningsvis vill FHÖ härmed framföra att det är anmärkningsvärt att Swedavia synes vara den enda verksamhetsutövaren som i ett modernt och miljömedvetet samhälle inte verkar ha någon som helst rådighet över den verksamhet man bedriver. Swedavia tar heller inte utgångspunkt i fattade domar och gällande beslut utan börjar alltid på ett ”blankt papper”. Utgångspunkten borde ju vara att verksamhetsutövaren ständigt strävar efter att uppnå miljöförbättringar i sin verksamhet.

Med vänliga hälsningar

Flygbullergruppen Härryda Östra
Styrelsen genom

Jan Edlund

Georg Johansson

Flygbullergruppen Härryda Östra c/o Georg Johansson Stenshultsvägen 165, 430 65 Rävlanda
Kopia: Härryda Kommun Miljö och Hälsoskyddskontoret, Länsstyrelsen i Västra Götaland,
Naturvårdsverket

Vänersborgs Tingsrätt
Mark- och miljödomstolen
Box 1070
462 28 Vänersborg

2015-01-11

Mål M 1030-13, Ansökan om nytt tillstånd enligt miljöbalken för verksamheten vid Göteborg Landvetter Airport, Härryda kommun.

Flygbullergruppen Härryda Östra (FHÖ) har av domstolen meddelats förlängd tid för yttrande i rubricerat mål till den 12 januari 2015.

Vi inkommer härmed med synpunkter och yrkanden på Swedavias bemötandeskrift daterad Göteborg den 31 oktober 2014.

Swedavias svar på FHÖ:s inlägga daterad 2014-08-24

Inledningsvis vill FHÖ återigen framföra allvaret i de fel och brister som föreligger i de av Swedavia publicerade materialet i rubricerat mål. Vi hänvisar till vår inlägga daterad 2014-08-24 där vi redogör för de felaktigheter och brister Swedavia presenterat och publicerat i rubricerat mål.

Vi har av Mark- och Miljödomstolen fått oss tillsänt för kännedom en skrivelse från Swedavias ombud daterad 2014-12-02 där det återigen framgår att hänvisningarna till olika avsnitt i Swedavias yttrande inte stämmer överens med numreringen av det aktuella avsnittet.

Det kan inte vara meningen att respektive remissinstans eller övriga intressenter skall behöva ägna tid åt att leta i eller korsläsa det mycket omfattande materialet för att förstå vad Swedavia menar. Detta äventyrar i allra högsta grad rätts säkerheten.

Swedavia svarar FHÖ under punkt 4.7.1 sid 71 *"att alla handlingar i målet finns hos Mark- och Miljödomstolen och hos en särskild utsedd aktförvarare. Som en service har Swedavia även lagt ut alla handlingar i målet på sin hemsida."*

Eftersom FHÖ inte fått något material direkt tillsänt sig i målet och blivit hänvisad av Mark- och Miljödomstolen att ta del av Swedavias ansökan på Swedavias hemsida så förväntar sig FHÖ att det av Swedavia publicerade materialet är korrekt.

Vidare kan vi konstatera i Swedavias inlägga den 31/10-2014, att förutom de fel och brister Swedavia själv påpekat så besvaras och bemöts inte remissinstanserna och övriga intressenter på ett strukturerat och konsekvent sätt. Istället för att besvara respektive remissinstans eller övrig intressents synpunkter och yrkanden, så väljer Swedavia att ibland inte skriva ut hela frågan eller yrkandet och i svaren/bemötandet så hänvisas ofta till andra svar/bemötanden till andra remissinstanser, vars frågor inte är likalydande, eller så väljer man att inte svara på alla synpunkter/yrkanden alls.

Swedavia ställer sig oförstående på sidan 71(74) till vad FHÖ menar *"med att ansökan ska sammanställas i en "ny" handling."*

FHÖ vill för Swedavia tydliggöra att vi markerat **en** med fet stil och inte "ny" som Swedavia gör gällande. Det FHÖ menar med vårt yrkande är att i ett så här stort och omfattande miljö- och tillståndsmål så är det av största vikt att Swedavia på ett pedagogiskt och korrekt sätt sammanställer sin ansökan till **en** handling så att remissinstanser och övriga intressenter kan överblicka ansökan och lämna slutliga relevanta synpunkter och yrkanden i ärendet.

Det skall även på ett tydligt sätt framgå vilka ändringar Swedavia yrkar på i nu gällande villkor samt vilka nya villkor som Swedavia önskar införa.

FHÖ kan slutligen konstatera att våra yrkanden i vår inlaga daterad 2014-08-24 står fast (bifogas, bilaga 1) och är än mer relevanta nu efter Swedavias bemötandeskrift daterad 2014-10-31.

Swedavias svar på FHÖ:s inlaga daterad 2014-08-27

FHÖ inkommer härmed med ytterligare synpunkter på Swedavias bemötandeskrift daterad 31/10-2014:

FHÖ konstaterar att Swedavia inte tagit någon som helst hänsyn till vår bakgrundsbeskrivning i vår inlaga daterad 2014-08-27 och vill därför återigen göra domstolen uppmärksam på alla utredningar och domar från 1998 (införandet av luftrum-98) fram till att Högsta Domstolen 2010-11-17 i mål M T404-10 fastställer Miljööverdomstolens dom 2009-12-22 i mål M 8675-08 som ledde fram till en acceptabel slutlig lösning av buller problematiken kring utflygningssvägen bana 21 mot Stockholm (Södra spåret).

Vi kan konstatera i remissvaren att Naturvårdsverket, Länsstyrelsen, Härryda kommun samt Bollebygds kommun anser att det inte är acceptabelt att låta Swedavia i villkor för flygvägen Södra spåret ändra användningen så att luftfartyg endast skall följa SID upp till höjden 6500 fot MSL eller när luftfartygens bullernivå på marken understiger maximal ljudnivå 70 dB(A).

FHÖ konstaterar vidare att Swedavia på sid 20(74) förklarar att syftet med Swedavias förslag att flygplanen skall få möjlighet att lämna SID när luftfartygens bullerexponering understiger 70dB(A) på marken är att reducera miljöpåverkan från flygtrafiken vad avser framförallt utsläpp till luft. Swedavia väljer att ställa två miljöstörningar emot varandra (buller och utsläpp till luft) och anser att buller är av underordnad betydelse i detta fall vilket vare sig FHÖ, boende längs flygvägen eller berörda kommuner anser.

FHÖ vill härmed upplysa Miljödomstolen om det utredningsuppdrag som Swedavia (Luftfartsverket) fick av Miljödomstolen i Vänersborg;

Vänersborgs tingsrätt Miljödomstolen förelade Luftfartsverket i dom 2006-07-11 vid deras ansökan om nytt tillstånd till luftrumsförändringar (Luftrum 98) för Göteborg-Landvetter flygplats, Härryda kommun att; ”*konstruera en utflygningssväg 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 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 ska därför avslås.”

Domen överklagas 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.”*

FHÖ anser att det är orimligt att Swedavia nu försöker ompröva tillämpningen av flygvägen Södra Spåret som redan är fastställd av Högsta Domstolen.

FHÖ vill slutligen göra domstolen uppmärksam på att FHÖ inte anser att Swedavia tar tillräcklig hänsyn enligt 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 försiktighetsmått 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 försiktighetsmått skall vidtas så snart det finns skäl att anta att en verksamhet eller åtgärd kan medföra skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön. ”

Som exempel där inte Swedavia tar tillräcklig hänsyn till Miljöbalken kan nämnas när Swedavia anser att avvikelse från SID skall få ske när maxbullernivån teoretiskt värde understiger 70dB(A) på marken, när alla vet att de faktiska maxbullervärdena kan överstiga de teoretiska med 10 till 20 dB(A) på grund av bl.a. topografi, vindförhållanden, meteorologiska förhållanden mm.

FHÖ:s synpunkter och yrkanden i vår inlaga daterad 2014-08-27 angående Mål M 1030-13, Ansökan om nytt tillstånd enligt miljöbalken för verksamheten vid Göteborg Landvetter Airport, Härryda Kommun, står fast (bifogas, bilaga2).

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