

# VÄNERSBORGS TINGSRÄTT

Ink. 2015-05-28

Akt. M 1030-13

Aktbil. 177

Till

Mark- och miljödomstolen Vänersborg

27 maj 2015

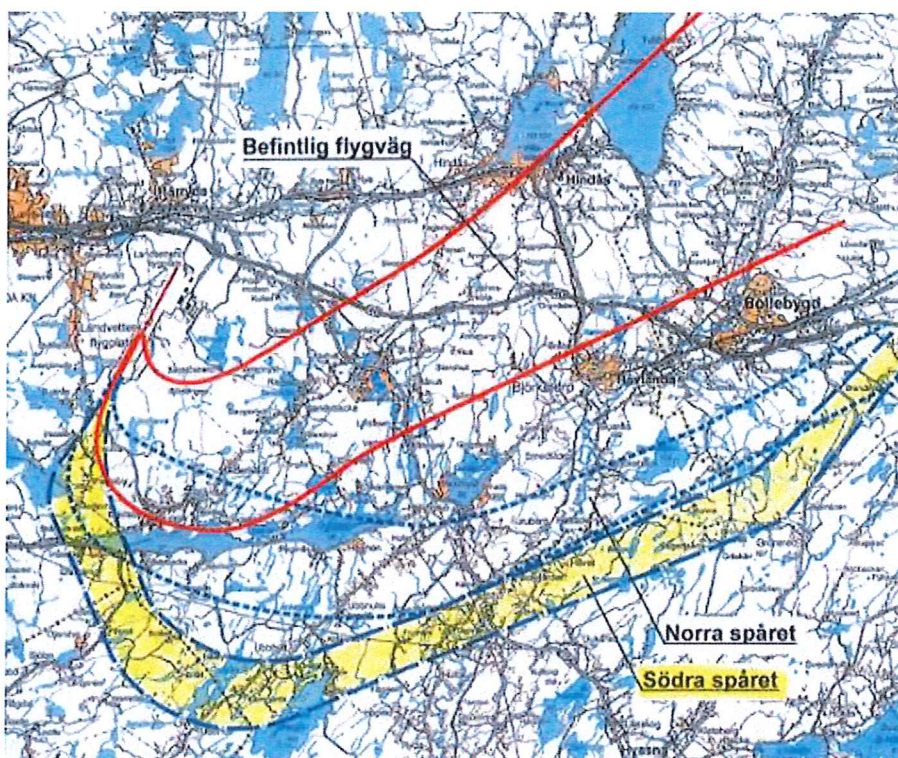
VÄNERSBORGS TINGSRÄTT  
R2

INKOM: 2015-05-28  
MÅLNR: M 1030-13  
AKTBIL: 177

## Tillägg till Södra Landvetter kommunalförenings yttrande över ansökan om nytt miljötillstånd för Landvetter flygplats, mål M 1030-13

Härmed yrkar Södra Landvetter Kommunalförening på att frågan om flygvägarnas bredd lyfts ur det tillstånd som Swedavia sökt i mål M 1030-13 för särskild prövning. I ett svar från Swedavia till Länsstyrelsen 25 maj 2015 har det nämligen framkommit att det råder stor oklarhet och olika uppfattningar mellan Swedavia och Länsstyrelsen om hur detta skall tolkas. Därtill ligger en juridisk oklarhet i att den bredd som Swedavia nu vill hävda aldrig har genomgått någon fullständig miljöprövning. Bakgrunden är denna:

I den process som ledde fram till nuvarande tillstånd utgjorde frågan om startande trafik söderut från bana 21 mot Stockholm etc. en mycket svår och häftigt omstridd fråga. Detta ledde till slut, efter åratal av diskussioner, fram till att Luftfartsverket (nuv. Swedavia) presenterade en ny flygväg som en kompromiss för att lösa de många svåra frågor som kommit i dagen, bl.a. att skydda den akustiska resonanslåda som bildades av Insjöarnas sjösystem. Det förslag som då i samråd och för remissinstanser presenterades var det som kallades "Södra spåret", och vars sträckning framgår av följande karta:



Denna flygväg förordades av Lfv/Swedavia bl.a. med motiveringen att den, genom att den hade en mindre tvär sväng än de två andra alternativen, skulle sprida trafiken mindre och därmed drabba färre personer. En såpass rak startsträcka innebar även att planen snabbare kunde nå högre höjd och även av detta skäl skulle bullerpåverkan bli mindre än i de andra två alternativen. Att man kunde samla trafiken till ett såpass smalt och begränsat område jämfört med de två andra alternativen berodde enligt Lfv på den nya PR-NAV-tekniken. Därför behövdes endast en långsam breddning i början av flygvägen, och därefter kunde trafiken ligga samlad kring mitten av det med gult markerade området på kartan. Kort sagt, den flygväg som presenterades i samråden och remissrundorna inför nu gällande tillstånd var den som återfinns på ovanstående karta. I själva MKBn för det nya flygvägssystemet presenterades sedan detta genom en linje på kartan motsvarande centrum av det gulmarkerade området (Se Luftfartsvetets Utredningar i miljömål, M 118-01, Augusti 2007, Flik U3, s. 51 och 73), där det upprepades (s. 51) att fördelen och syftet med Södra spåret var att **"öka förutsägbarheten/koncentrera trafikflödet längs nominell färdlinje"**, d.v.s. just det som alla hade varit ense om som en stor fördel i samråd etc.

Med detta slutade nu själva behandlingen av denna fråga, och den enda juridiska oklarhet som därefter kvarstod rörande Södra spåret handlade om frågan om på vilken höjd planen sedan skulle tillåtas avvika från flygvägen. Den frågan avgjordes ju som bekant senare av HD, men vid sidan om den processen förde nu Lfv/Swedavia i det tysta fram ett allmänt tillägg om att flygvägarna generellt skulle vara 1 nautisk mil på var sida om den nominella mittlinjen. Detta hade alltså aldrig tidigare nämnts någon stans i beredningen av ärendet, men man fick ändå in detta som ett prövotidsvillkor, med Länsstyrelsens tillägg att tyngdpunkten av rörelserna ska ligga runt mitten av flygvägen, och 2011-06-27 tillkom detta som villkor nr 19, med en lydelse som i Swedavias citat nedan:

*"Ankommande och avgående trafik som framförs enligt Instrument Flight Rules (IFR) ska i huvudsak avvecklas efter det föreslagna SID/STAR systemet med tillhörande regelverk (Transportstyrelsens författningssamling). Minst 90 % av startande IFR-trafik ska som riktvärde\* framföras inom föreslagna flygstråk (SID).*

*Bredden av flygvägskorridorerna fastställs till  $\pm 1$  NM (Nautisk mil) från de nominella flygvägarna."*

Det anmärkningsvärda är - vilket först genom nedanstående svar från Swedavia till Länsstyrelsen 25 maj 2015 blivit fullt klart - att Swedavia nu tolkar detta som att det enda villkor de nu behöver uppfylla är att hålla 90% av trafiken inom dessa 2 nautiska mil: "Det nominella spåret används enbart till att definiera det område  $\pm 1$  nm som flygplanen ska framföras inom", skriver man! Detta betyder alltså att Swedavia betraktar flygvägen som ett 1,85 km x 2, d.v.s. ett 3,7 km brett område redan från startbanan, och att det enda de har att uppfylla är att hålla 90% av trafiken inom detta område! Detta var absolut inte vad som behandlades i samråd, remissrundor, MKB etc rörande Södra spåret! Vi vill därför bestrida att detta över huvud taget, tillämpat på det sätt Swedavia här gör, genomgått vederbörlig miljöprövning.

27 maj 2015

Vi som varit med och tagit fram Södra spåret genom en mycket komplicerad miljöprövningsprocess möts alltså av ett argument som över huvud taget inte varit med i denna prövning. Om Swedavia med detta menar att detta villkor skall tillämpas på det sätt som de nu i svaret till Länsstyrelsen formulerat står detta alltså helt i strid med de förutsättningar som verkligen behandlades i MKBn till nu gällande dom, och i strid med hur Länsstyrelsen ansett att det bör tillämpas. I sin nya ansökan vill nu dessutom Swedavia flytta över detta villkor helt oförändrat, fortfarande utan att nämna dess konsekvenser i MKBn.

Med hänvisning till dessa oklarheter kring frågan om flygvägarnas bredd och hur detta skall tillämpas menar vi att fråga om flygvägarnas bredd, åtminstone dess tillämpning på Södra spåret, bör lyftas ut ur kommande dom. Tillämpningen är ytterst oklar, och som Swedavia nu formulerar saken har den aldrig miljöprövats. Mark och Miljödomstolen kan därtill omöjligt ha möjlighet att överväga miljökonsekvenserna av detta, på nu föreliggande underlag.

Högaktningsfullt,

Henrik Janson  
Ordf. i Södra Landvetter Kommunalförening

## Bilaga 1

Från: Gelin, Maria (GOT M M) maria.gelin@swedavia.se   
Ämne: SV: Kklagomål på utflygning  
Datum: 25 maj 2015 17:05  
Till: Harvenberg Kerstin Kerstin.Harvenberg@lansstyrelsen.se  
Kopia: Henrik (janson@telia.com) janson@telia.com



Hej Kerstin,

Underlag för beräkningsbara flygvägar tas årligen fram från **faktiskt utfall** genom att göra en statistisk analys av radarspårn längs varje flygväg. Det nominella spåret används enbart till att definiera det område  $\pm 1$  nm som flygplanen ska framföras inom, se villkorstext nedan, och används inte för bullerberäkningar. Om flygplanen på någon flygväg inte ligger på det nominella spåret kommer detta att avspeglas i beräknade bullerkonturer.

*Villkorstext:*

*Ankommande och avgående trafik som framförs enligt Instrument Flight Rules (IFR) ska i huvudsak avvecklas efter det föreslagna SID/STAR systemet med tillhörande regelverk (Transportstyrelsens författningssamling). Minst 90 % av startande IFR-trafik ska som riktvärde\* framföras inom föreslagna flygstråk (SID).*

*Bredden av flygvägskorridorerna fastställs till  $\pm 1$  NM (Nautisk mil) från de nominella flygvägarna.*

Swedavias kvartalsvisa flygvägsuppföljning redovisar grafiskt endast avvikelser. Att dra slutsatser om fördelning av trafik utifrån kvartalsrapporten ger därmed en felaktig bild av trafiksituationen då avvikelserna under första kvartalet endast motsvarar 3,8 % av all trafik. En analys av alla starter på Södra spåret för kvartal 1, 2015, visar att medelradarspåret ligger 100 m öster om det nominella spåret samtidigt som Henrik Jansson bor ungefär 1 nm från det nominella spåret. I detta område ligger flygplanen på ca 1000 m höjd över mark vilket ger att ljudnivåerna i det område där klagande bor är ca 0,2 dB högre än vad de hade varit om flygplanen flög exakt längs det nominella spåret.

Göteborg Landvetter Airport innehåller ovan villkor för följande av SID.

Under 2014 framfördes 94 % av startande IFR-trafik inom föreslagna flygstråk och gällande första kvartalet för 2015 framfördes 97 % av trafiken inom föreslagna flygstråk. Då Swedavia inväntar dom gällande nytt tillstånd enligt miljöbalken samt att bullerberäkningarna utgår från faktiska radarspår avser Swedavia inte att gå vidare och utreda en förändring av flygvägen.

Vänligen,  
Maria



Maria Gelin  
Miljöchef  
Ledningsstöd Miljö

Tel: 010 109 31 50 Mobil: 0768825430  
E-post: maria.gelin@swedavia.se Fax: 010-109 31 11

Swedavia AB  
Göteborg Landvetter Airport  
438 80 Landvetter  
Tel växel: 010-109 31 00 Fax: 010-109 31 11

Tänk på miljön innan du skriver ut detta e-postmeddelande.

---

**Från:** Harvenberg Kerstin [mailto:Kerstin.Harvenberg@lansstyrelsen.se]  
**Skickat:** den 18 maj 2015 16:54  
**Till:** Gelin, Maria (GOT M M)  
**Kopia:** 'Henrik (janson@telia.com)'  
**Ämne:** Klagomål på utflygning

Hej,

Henrik Jansson i Eskilsby ringde och klagade på att planen vid start bana 21 mot Stockholm mm tar en för snäv sväng. Det innebär att de flesta plan inte är centrerade runt mittlinjen utan ligger i norra kanten. Villkoret om minst 90 % inom flygvägen följs. Så som jag har fått det beskrivet har bullerberäkningen utgått från en viss andel (50 %?) på mittlinjen och resten fördelade på båda sidor. Om nästintill samtlig plan ligger norr om mittlinjen kommer bullerpåverkan att bli annorlunda. I den senaste kvartalsrapporten är fördelningen längs norra sidan tydlig. Vilka möjligheter finns det att ändra beskrivningen av flygvägen så att planen fördelas runt mittlinjen så som var avsett?

Med vänlig hälsning  
Kerstin Harvenberg

---

Kerstin Harvenberg  
Länsmiljöingenjör  
Miljöskyddsavdelningen  
Länsstyrelsen Västra Götalands län  
403 40 Göteborg

010-22 44 666  
[kerstin.harvenberg@lansstyrelsen.se](mailto:kerstin.harvenberg@lansstyrelsen.se)  
[www.lansstyrelsen.se/vastragotaland](http://www.lansstyrelsen.se/vastragotaland)