

Peter Balkow

Slätthult 52

517 92 Bollebygd

Elisabeth Jonasson

Hedgärde Gård 23

517 92 Bollebygd

VÄNERSBORGS TINGSRÄTT

Ink. 2014 -06- 25

Akt M. 10.30-13
Aktbil 78 (epart)

1(2)

2014-06-22

VÄNERSBORGS TINGSRÄTT

Vänersborgs Tingsrätt

Mark och Miljödomstolen

Box 1070

46228 Vänersborg

INKOM: 2014-06-23
MALNR: M 1030-13
AKTBIL: 78

Synpunkter med anledning av ansökan om nytt miljötilstånd för Landvetter flygplats. Mål nummer: M 1030-13

Undertecknade är boende och fastighetsägare i Noläns dalgång norr om Bollebygd som kommer att beröras över den föreslagna kurvade inflygningen enligt Swedavias alternativ OSNAK1X. I vårt närområde mellan Hestra och Slätthult finns det ca 60 bostäder som kommer att beröras av den planerade flygvägen. Detta är det enda område mellan tätorterna Bollebygd och Töllsjö där det förekommer mer omfattande tätare bebyggelse. Till detta kommer Hestrafors idrottsplats som idag utgör centrum för ungdomsidrott (främst fotboll) i Bollebygd, i närheten ligger även Hulta Golfklubb varför fler än de boende är berörda av flygvägen. I ansökan anges endast att Nedflo har tätare bebyggelse, det kan noteras att Nedflo är det enda område mellan tätorterna Hindås och Tollered där det förekommer tätare bebyggelse. Detta visar att Swedavia i sin ansökan inte sökt begränsa de negativa verkningarna i form av bullerstörningar genom att dra den föreslagna flygvägen över glest bebyggda eller obebyggda områden, sådan finns nämligen i närheten. Om den planerade flygvägen dragits några kilometer längre norrut hade väsentligt färre än de uppgivna 250 hushållen berörts av den kurvade inflygningen.

Vid prövningen ska enligt miljöbalken ske en avvägning mellan olika intressen och krav ska ställas i den utsträckning det inte är orimligt att uppfylla dem. Nyttan av åtgärderna ska jämföras med kostnaderna.

För den kurvade inflygningen talar att man vinner ca 1 minut i flygtid. Detta innebär i sin tur minskade kostnader för bränsle och därmed minskade koldioxidutsläpp. I ansökan beräknas den minskade bränsleförbrukningen uppgå till 100 kg, vilket motsvarar ca 300 kg i minskade koldioxidutsläpp per flygningen. Totalt antas att de kurvade procedurerna enligt ansökan leda till en miljövinst uppgående till 325 ton för samtliga kurvade procedurer, i en framtid bedöms detta kunna öka till 1 800 ton. Eftersom den kurvade proceduren OSNAK1X maximalt svarar för ca 21 % av de maximalt antalet kurvade procedurer skulle detta innebära en miljövinst på 70 respektive 385 ton. 70 ton kan synas vara en ansenlig minskning av utsläppen men i jämförelse med utsläppen från flyget är det fråga om en mycket marginell minskning. Vid en flygning från Kanarieöarna till Landvetter åtgår t.ex.

15,4 ton bränsle, 100 kg motsvarar således 6 promille av bränsleförbrukningen. 70 ton i minskad miljöbelastning motsvarar alltså inte ens en tur och returflygning till från Landvetter till Kanarieöarna.

Mot detta ska ställas att ca 250 nya bostäder kommer att utsättas för bullerstörning genom att en ny och utökad bullermatta genom den kurvade inflygningen. Det rör sig därmed om uppskattningsvis minst 1 000 personer som kommer att drabbas av överflygningar av flygplan på mellan 700 och 800 meters höjd i slutfasen av inflygningen till Landvetter. Under denna fas ges ett gaspådrag vilket i kombination med att klaffarna är utfälda för ökad lyftkraft innebär att bullernivån är högre och inte kan jämföras med ljudnivåer under en tidigare fas av inflygningen. Visserligen minskar antalet överflygningar i de redan bullerstörda områdena en marginell positiv effekt på ljudmiljön, denna är dock betydligt mindre än den betydande ökning av buller som sker i de områden som tidigare inte varit berörda av flygbuller. Det bör också framhållas att bebyggelsen är betydligt äldre än flygvägarna och till stor del än hela flygplatsen. Den ökade bullerbelastningen kan inte jämföras med de överflygningar som idag sker på ca 2 200 meters höjd och där flygplanen glidflyger på tomgång. Flygplanen kommer således i den kurvade inflygningen 1400 till 1500 meter närmare marken

Av ansökan och vad Swedavia anför i samband om kurvad inflygning i samband med tillståndsprovning vid Arlanda flygplats framgår att kurvad inflygning inte kan användas i högtrafik utan kommer att utnyttjas under lågtrafik vilket framförallt är under kvällar, nätter, mitt på dagen och under helger. Den kurvade inflygningen sammanfaller alltså med den tid, med undantag för mitt på dagen, när störningarna av de boende är som störst. De negativa hälsoeffekterna av flygbuller och därmed behov av försiktighetsmått har framhållits av Naturvårdsverket. De negativa effekterna är särskilt stora nattetid, även om kurvade inflygningar tillåts dagtid föreligger starka skäl för att begränsa bullerstörningarna nattetid. Här kan erinras om att en sådan begränsning råder enligt de villkor som Länsstyrelsen i Västra Götaland ställt upp för försöksverksamheten med kurvad inflygning för Landvetter Flygplats. Flera storflygplatser, t.ex. Frankfurt, har av bullerskäl infört långtgående begränsningar nattetid.

Vi yrkar därför 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 flyttas några kilometer norrut för att på så sätt beröra betydligt färre boende. Merkostnaden för några kilometer längre flygväg måste anses vara försumbar.


Peter Balkow


Elisabeth Jonasson