

Överklagandet inkommet
inom rätts tid/

VÄNERSBORGS TINGSRÄTT

Ink. 2015-07-06

1(3)

VÄNERSBORGS TINGSRÄTT
2015-07-01
INKOM: 2015-07-06
MÅLNR: M 1030-13
AKTBIL: 189

Peter Balkow
Slätthult 52
517 92 Bollebygd

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

Elisabeth Jonasson
Hedgårde Gård 23
517 92 Bollebygd

SVEA HOVRÄTT
Mark- och miljööverdomstolen
Postadress
Box 2290
103 17 Stockholm

Målnummer: M 1030-13

**Överklagande av Mark och Miljödomstolens Dom vid Vänersborgs
Tingsrätt i Mål nr M 1030-13 avseende Swedavias ansökan om nytt
miljötillstånd vid Landvetter Flygplats. Dom meddelad 2015-06-17**

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 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. I detta fall en avvägning boende inom ett större område runt flygplatsen kommer att utsättas för flygbuller och 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. När det gäller flygbuller innebär detta att något färre överflygningar 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 där det sedan länge finns en flygväg norrifrån till flygplatsen. Ett mindre antal flygrörelser kommer att flyttas från denna flygväg vilket ger en marginellt positiv effekt på ljudmiljön, samtidigt som dessa flygrörelser flyttas till områden som tidigare inte belastats med överflygningar innebär en betydande ökning av buller där. Vår uppfattning är att den sammanlagda effekten blir negativ. Denna uppfattning har tidigare även framförts av bl.a. Lerums och Bollebygds kommuner. Avvägningen mellan ljudeffekterna inom olika områden är viktigt att få prövat, inte minst mot bakgrund av att det bullerutsatta

området utökas vilket bl.a. påverkar kommunernas möjlighet att planera för kommande expansion. Det bör påpekas att området mellan Göteborg och Borås tillhör de mer expansiva i Västsverige med bl.a. satsning på ny snabbjärnväg med ett planerat stopp i Bollebygd.

Den föreslagna kurvade inflygningen OSNAK 2X kommer att beröra ca 260 fastigheter enbart i Bollebygds kommun, flertalet inom det detaljplanelagda området Nedflo i Bollebygds kommun. Detta område gränsar till Härryda kommun där bebyggelsen fortsätter varför det är betydligt fler boende som berörs. Genom att flytta flygvägen 3 kilometer norrut skulle inom Bollebygds kommun berörda fastigheter begränsas till någonstans mellan 30 och 40 (en del av dessa är dessutom fritidsbostäder) och endast ett fåtal av dem skulle bli direkt överflugna. Även inom Härryda och Lerums kommuner finns det endast ett fåtal fastigheter inom det alternativa stråket. Det exakta förslaget framgår av karta som ingivits i målet av undertecknade. Av kartan framgår också att det är stor skillnad i antalet byggnader mellan det stråk där OSNAK2X går enligt det överklagade beslutet och det alternativa yrkandet.


Den föreslagna förändringen innebär att den i sig marginella inbesparingen av utsläpp i luft (ca 100 kg per landning) inte blir riktigt lika stor eftersom flygvägen blir kanske 15 sekunder längre. Detta måste dock vägas mot den väsentligt minskade bullerstörning som uppnås genom att betydligt färre fastigheter berörs. Här vill vi även hänvisa till vad som anfördes av Koncessionsnämnden för miljöskydd beträffande den ursprungliga miljöprövningen i samband med att bana 3 etablerades på Arlanda, nämligen att kostnaden för en omväg på en eller annan kilometer bedöms inte vara större än vad flygverksamheten får tåla. Swedavia har som motargument vidare anført att det föreslagna stråket leder till för snäva svängar, vid huvudförhandlingen i Mark- och miljödomstolen frånföll man den invändningen. Det finns således inga tekniska hinder utan det hela är en avvägning mellan väsentligt minskad bullerstörning och marginellt minskade inbesparingar.


Av 2 kap 6 § tredje stycket miljöbalken följer att ett tillstånd eller en dispens inte får ges i strid med en detaljplan enligt plan- och bygglagen (PBL). Mark- och miljödomstolen har funnit att PBL och miljöbalken gäller parallellt, frågan är om detta är en riktig avvägning. Domstolen har hänvisat till Trafikverkets riksintresseprecisering och synes mena att en myndighets precisering styr bebyggelseplanering framför PBL. Detta är enligt vår mening inte en korrekt tillämpning. Det bör betonas att verksamheten vid flygplatsen, som utgör riksintresset, inte påverkas nämnvärt av en begränsning av möjligheten att använda kurvad inflygning. Vi menar därför att den kurvade inflygningen utgör en planstridig ändring av verksamheten. Särskilt måste beaktas att det handlar om en utökning över områden som inte idag berörs av flygbuller även om de ligger i närheten av Landvetter flygplats.

Bullerstörningen är särskilt kännbar nattetid. I avvägningen mellan människors miljö och alternativa inflygningsförfaranden är det därför av särskild betydelse att bullerstörningarna begränsas nattetid. Om de ändå tillåts bör hårdare krav ställas på bullernivåer inomhus. Här kan erinras om att i Tyskland tillämpas lägre bullernivåer nämligen 50 dBa dagtid och 35 dBa nattetid. När det sker en utökning av bullerområdena finns särskild anledning att ställa höga krav.

I övrigt hänvisas till vad vi anfört i tidigare yttranden till Mark- och miljödomstolen samt komplettering ingiven i samband med domstolens huvudförhandling.

Bollebygd 2015-07-01


Peter Balkow


Elisabeth Jonasson