

Överklagandet inkommet
inom rätt tid/

I (4)

Klagande
Tomas och Anette Börjesson
Fridhemsvägen Dalshöjd 20
438 94 Härryda

Härryda den 5 juli 2015

VÄNERSBORGS TINGSRÄTT R2
INKOM: 2015-07-09
MÅLNR: M 1030-13
AKTBIL: 197

VÄNERSBORGS TINGSRÄTT

Mark- och miljööverdomstolen
Box 2290
103 17 Stockholm

Ink. 2015 -07- 08

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

Överklagande av mark- och miljödomstolens dom den 17 juni 2015, mål nr M1030-13.

Överklagar mark- och miljödomstolens deldom den 17 juni 2015, mål nr M1030-13, och yrkar att Mark- och miljööverdomstolen upphäver mark- och miljödomstolens deldom gällande avvikelser från SID LABAN, och s.k. kurvade inflygningar enligt procedur OSNAK1(2)X. Vidare yrkas att Mark- och miljööverdomstolen återkallar förordnandet om verkställighet. Innebär domen att Trafikverkets precisering för Landvetter flygplats fastställs genom miljötillståndet, yrkas att fastställelsen upphävs.

Till grund hänvisar mark- och miljödomstolen (mmd) bland annat till följande bestämmelser och riktlinjer gällande buller

Miljöbalkens (1998:808) bestämmelser i bland andra 1-3 kap.

Plan- och bygglagen (2010:900), PBL

Infrastrukturpropositionen (prop. 1996:97:53)

Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader

Trafikverkets precisering av riksintresse Landvetter flygplats, TRV 2011/30571-B, 2011-05-05

Skäl

Det är ostridigt i frågan att Göteborg Landvetter Airport, Swedavia är utpekad som riksintresse, och det är inte ifrågasatt att verksamheten ska få finnas på den aktuella platsen. Enligt domen har mmd tillåtit antal flygrörelser till 120 000 per år. Mmd har också tillåtit avvikelser från nominella spår SID, och fyra s.k kurvade inflygningar STAR. Detta kommer att innebära att Swedavias flygverksamhet kommer att ta ett allt för stort luftrum med ett betydande större område av bullerstörningar på mark. Följaktligen kommer naturligtvis detta att innebära att betydligt fler människor kommer att bli störda. Av erfarenhet har det visat sig att luftfartygen inte har hållit sig till de flygvägar som tidigare tillstånd har medgivit, och med alla de nu tillåtna flygvägarna SID och STAR kommer luftfartyg att befinna sig i ett stort luftrum, vilket innebär att kontrollen kommer att försvåras väsentligt.

I domen framgår att tillsynsmyndigheten ska klassa in de olika flygplanstyperna för att på så sätt kunna kontrollera huruvida Swedavia håller sig till villkoren i domen. I domen framgår också att tillsynsmyndigheten behöver hjälp med att ta fram principer för hur denna klassindelning ska göras. Swedavia är förmodligen den som bäst är skaffad för detta uppdrag, vilket i så fall skulle innebära att det är Swedavia själva som klassindelar. Detta kan inte anses rättssäkert. Det finns ytterligare delar i domen som inte kan anses helt klarlagda.

SID LABAN

Flygvägarna har så som också framgår i domen varit föremål för många och långa processer. Mark- och miljööverdomstolen har i dom med all tydlighet fastställt att det nominella spåret SID LABAN (Södra spåret) ska följas. Anledningen var att eftersträva en ökad förutsägbarhet genom tydligt fastställda och koncentrerade flygvägar. Med hänsyn till att flygrörelserna i det nya tillståndet nu ökar från 80 000 till 120 000 finns det än mer anledning att upprätthålla förutsägbarheten genom tydligt fastställda och koncentrerade flygvägar oavsett om avvikelsen endast gäller jetplan som inte bullrar mer än 60 dBA maximal ljudnivå på marken. I domen framgår att mmd inte anser det finnas skäl till att frånga huvudprincipen som rått sedan den senaste prövningen. Vidare i domen framgår att det efter ett antal år med tydligt utpekade flygvägar kan konstateras att överflygning av större tätorter i flygplatsens närhet har minskat.

I domen framgår att Bollebygds tätort med omnejd kommer att få "något" fler överflygningar till följd av ändringen. På olika ställen i domen hänvisar domstolen till Trafikverkets precisering av riksintresset med influensområdet för buller runt Landvetter flygplats. Först ska sägas att preciseringen avser Landvetter flygplats verksamhet vid eventuellt två rullbanor, och kan därför inte ligga till grund för detta miljötillstånd. Swedavias förslag till ansökan gick ut på remiss en tid innan preciseringen fastställdes. Influensområdet för buller i preciseringen justerades bland annat öster om Landvetter flygplats utan att Trafikverket har kunnat ge en godtagbar motivering. I denna dom framgår den tydliga avsikten med justeringen av preciseringen. I avsnitt 9.1.3.5 framgår att bullerkurvor avseende FBN 55 dBA och maximal ljudnivå 70 dBA minst tre gånger per årsmedeldygn för sökt verksamhet ligger inom influensområdet för buller. Domstolen bör nog ställa sig frågan hur detta gick till. Menar domstolen att Trafikverkets precisering fastställs genom detta miljötillstånd överklagas domen även i denna del eftersom preciseringen med influensområdet avser Landvetter flygplats verksamhet vid eventuellt två rullbanor samt att förutsättningarna för preciseringen har förändrats sedan den 1 juni 2015 då den nya förordningen om trafikbuller vid bostadsbyggnader trädde i kraft. Domen kan vara en anledning till att Trafikverket inte har för avsikt att revidera preciseringen med nuvarande influensområde för buller. Detta kan inte accepteras eftersom ett stort område i nuvarande precisering inom influensområdet skulle kunna bebyggas med anledning dels av att området inte kommer att överflygas vare sig nu eller vid eventuellt två rullbanor, dels av den nya förordningen om trafikbuller vid bostadsbyggnader.

Vi besitter ca nio ha mark utan rådighet att bebygga på grund av influensområdet i preciseringen. Detta område överflygs inte idag och kommer heller inte att överflygas vid eventuellt två rullbanor. Enligt SCB definition är området att anses som tätort och enligt Swedavias uttalande i domen skulle vid eventuella överflygningar allt för många människor i så fall utsättas för bullerstörningar. Med anledning av att vår mark på grund av preciseringen inte får bebyggas har sonen köpt en fastighet för nybyggnation i Bollebygd, i ett område som nu kan komma att överflygas på grund av tillåten avvikelse från SID LABAN.

Med anledning av vad som ovan anförts hävdar klagande att det även fortsättningsvis måste eftersträvas en ökad förutsägbarhet genom tydligt fastställda och koncentrerade flygvägar. Trafikverkets precisering måste revideras. Swedavias flygverksamhet kommer dessutom att bli svårare att kontrollera. Den nu tillåta avvikelserna från det nominella spåret SID LABAN är också motsägelsefull till domstolens uttalande även om avvikelserna gäller vid 60 dBA maximal ljudnivå på marken. Klagande hävdar att bullerstörningar för fler antal boende överväger besparingar och minskade utsläpp. Med anledning av det ovan anförda ska domen upphävas dels vad gäller avvikelse från SID LABAN, dels vad gäller en eventuell fastställelsen av Trafikverkets precisering.

S.k. kurvade inflygningar

I domen framgår att den s.k. kurvade inflygningen OSNAK1(2)X kommer att drabba boende 3-5 km norr om Bollebygds tätort. I domskälen s. 216 argumenterar domstolen för den s.k. kurvade inflygningen och uttalar följande ”...i huvudsak är det Trafikverkets riksintresseprecisering som styr Bollebygd kommuns bebyggelseplanering vad gäller flygbuller. Med beaktande av bullerkurvans utbredning inom riksintressets område saknas därför skäl att påvisa att den sökta åtgärden RNP AR procedurerna utgör planstridig ändring av verksamheten.” Så som det kan förstås av olika kartor, bland annat Trafikverkets precisering för Landvetter flygplats, ligger både Bollebygds tätort och området norr om Bollebygd utanför riksintressets precisering och dess influensområde. Och oavsett ska det återigen påtalas att Trafikverkets precisering av riksintresset Landvetter flygplats dessutom avser Landvetter flygplats flygverksamhet vid eventuellt två rullbanor. Angående Trafikverkets precisering i övrigt anför vad som tidigare har anförts under rubrik SID LABAN. Så som domstolen uttalat ovan är det av stor vikt att meddela att områden norr om Bollebygds tätort kan ha ansetts som glesbebyggt vid Swedavias ansökan, men i vart fall en detaljplan har antagits för området så tidigt som mars 2010, d.v.s. före preciseringen, och nybyggnation i området är nu under uppförande.

I domen framgår vidare att Swedavia även får tillämpa alternativa inflygningsförfarande under nattetid. I SOU 2013:67 s 58 framgår följande:

”Maximal ljudnivå natt

Utredaren bedömer att det för maximal ljudnivå nattetid finns en betydande samsyn hos myndigheter och berörda aktörer om att riktvärdet 70 dBA för maximal ljudnivå bör få överskridas tre gånger per årsmedelnatt kl. 22.00–06.00.”

Enligt 7 § förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader framgår att om den ljudnivå om 70 dBA maximal ljudnivå flygtrafik som anges i 6 § första stycket ändå överskrids, bör nivån inte överskridas mer än sexton gånger mellan kl. 06.00 och 22.00, och tre gånger mellan kl. 22.00 och 06.00.

Vidare i domen framgår att de s.k. kurvade inflygningar i nuläget (2012) uppgår till 5 % av totala antalet landningar, och att det i framtiden kan bli ca 15 %. Så som det kan förstås i domen är tillståndet begränsat för denna procedur till 2 100 per år, vilket i snitt i så fall innebär ca sex inflygningar denna väg per dag/kväll och natt (2 100/365). Domstolen har dock inte villkorat vid vilken gräns av de totala antalet inflygningar detta ska gälla, vilken innebär att tillståndet i så fall medger 2 100 inflygningar redan vid dagens antal inflygningar.

Mmd har inte heller så som domen kan förstås villkorat antal överflygningar varken dag/kväll eller natt för denna procedur, och inte heller för övrigt i domen.

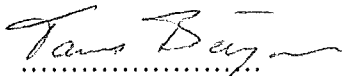
Med anledning av vad som ovan anförts hävdar klagande bestämt att det även fortsättningsvis måste eftersträvas en ökad förutsägbarhet genom tydligt fastställda och koncentrerade flygvägar. Klagande hävdar att områden norr om Bollebygd inte ligger inom riksintressepreciseringen, skulle domstolen finna det motsatta så har i vart fall en detaljplan antagits innan preciseringen. Så oavsett så strider den s.k. kurvade inflygningen OSNAK1(2)X mot 2 kap. 6 § tredje stycket miljöbalken. Vidare är antalet inflygningar inte villkorade i förhållande till de totala inflygningarna över tid, och antalet överflygningar är inte heller villkorade varken dag/kväll eller natt. Domen ska därför upphävas även i denna del.

Konkurrerande riksintressen


Det ska tilläggas att domstolen inte har beaktat att det i Härryda kommun, och även i andra närliggande kommuner finns ytterligare två riksintressen som alstrar eller kommer att alstra buller. I värsta fall kommer boende att utsättas för tre bullerkällor, riksväg 40, Götalandsbanan och Landvetter flygplats. Det har inte funnit utrett vilket av dessa riksintressen som de facto ska ges företräde. Detta är ytterligare ett skäl till att inte tillåta avvikelser från SID LABAN och den s.k. kurvade inflygningen OSNAK1(2)X. Med anledning av detta hävdar klagande att det även fortsättningsvis måste eftersträvas en ökad förutsägbarhet genom tydligt fastställda och koncentrerade flygvägar. Domen ska även på denna grund upphävas i de delar som anförts ovan.

Förordnande om verkställighet

Slutligen yrkar klagande att Mark- och miljööverdomstolen återkallar förordnandet om verkställighet till dess domen har vunnit laga kraft eftersom det finns allt för många frågor som måste klargöras innan Landvetter flygplats miljötillstånd kan fastställas.



Tomas Börjesson



Anette Börjesson