

Tomas och Anette Börjesson
Fridhemsvägen Dalshöjd 20
438 94 HARRYDA

HARRYDA den 6 december 2015

SVEA HOVRÄTT
060102

INKOM: 2015-12-07
MÅLNR: M 5962-15
BIL: 90

Mark- och miljööverdomstolen
Box 2290
103 17 Stockholm

Mål nr M 5962-15

Yttrande över Swedavias bemötande gällande mark- och miljödomstolens deldom mål nr M 1030-13 angående Göteborg Landvetter Airport, aktbilagor 59, 61, 65, 67-70, 77 och 79.

Detta yttrande avser, om inget annat anges, yttrande över Swedavias bemötande (aktbilaga 69).

Inledning

Inledningsvis ska ett tillrättaläggande i tidigare skrivelse göras. De jetplan som går lägre och betydligt närmare vår fastighet i öst där bostadshusen ligger är avgående jetplan mot sydost från bana 03 enligt det nya tillståndet och inte avgående jetplan mot nordost från bana 21.

Mark- och miljödomstolen (mmd) har i deldomen 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 i anspråk 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 flygplanen inte följer de flygvägar som tidigare tillstånd har medgivit, och med alla de nu tillåtna flygvägarna SID och STAR kommer flygplan att befinna sig i ett stort luftrum, vilket innebär att kontrollen kommer att försvåras väsentligt.

Yttrande gällande SID LABAN

För att ytterligare tydliggöra vårt yrkande gällande SID LABAN (Södra spåret) så yrkar vi att avgående jetplan mot nordost bana 21 ska få lämna SID vid lägst 10 000 fot MSL såsom tidigare tillstånd, avvikelse från SID LABAN vid 60 dBA ska således upphävas. Vidare yrkar vi att Trafikverkets precisering för riksintresse Landvetter flygplats influensområde för området Stora Bugärde öster om flygplatsen inte fastställs.

Swedavia gör i sitt yttrande (s 17) gällande att flygplatsen idag inte hanterar trafiken utifrån det nya miljötillståndet och möjligheten att lämna SID LABAN. Detta uttalande kan ifrågasättas eftersom dels jetplanen söder om vår fastighet som vi tidigare inte har hört nu hörs betydande, dels så framgår det i yttrande från HARRYDA kommun (aktbilaga 79 s 5) att de sedan sommaren 2015 fått in ett ökat antal klagande från området runt SID LABAN. Det ska då tas i beaktande att nuvarande antal flygrörelser är betydligt färre än i ansökan till det nya tillståndet.

Swedavia vidhåller att SID LABAN bör behandlas på samma sätt som andra flygvägar och uttalar att boende runt flygplatsens flygvägar annars kommer att behandlas olika, beroende på var de råkar ha bosatt sig (s 17). Detta uttalande visar tydligt på Swedavias respektlösa syn på klagande som motsätter sig att jetplan ska få avvika från SID LABAN. Vi är tredje generationen och med barn och

barnbarn så är det fem generationer som har bott eller bor i Stora Bugärde. Det må så vara att vi råkade bosätta oss i Stora Bugärde en gång i tiden, men detta var långt tidigare än Landvetter flygplats ens var påtänkt.

Som vi tidigare anført så är Stora Bugärde enligt SCB.s definition en tätort, trots detta finns varken trafikflöden eller maximal ljudnivå på mark redovisad i Swedavias ansökan. I Swedavias bemötande (s 17) framgår att delar av trafikflödet förväntas passera Hällingsjö och Rävlanda och att den maximala ljudnivån bedöms vara 65-70 dBA respektive 60-65 dBA. Nämnda tätorter med höga ljudnivåer ligger betydligt längre ut från flygvägen SID LABAN än Stora Bugärde. Med anledning av att Stora Bugärde ligger som närmaste tätort vid en tillåten avvikelse (TB del II bilaga 2 s 25), och inom influensområdet för Trafikverkets precisering för riksintresse Landvetter flygplats är det lätt att dra slutsatsen att det kommer att bli stora trafikflöden och att den maximala ljudnivån på mark med stor sannolikhet kommer att överstiga 70 dBA.

Härtill kommer Swedavias redogörelse (11.12.1 MKB, s 127) som visar att området öster om flygplatsen inklusive Stora Bugärde kommer att få kombinationseffekter om avvikelse från SID LABAN kommer att tillåtas dels avgående jetplan mot sydost från bana 03, dels avgående jetplan mot nordost från bana 21, därtill kommer att propellerplanen går rakt över fastigheten. Spridningen kommer att medföra en ökad frekvens av överflygningar med överlappande spridningsområden från de nämnda flygvägarna. Detta kan inte accepteras, och fråga är vilka boende runt flygplatsen flygvägar som kommer att behandlas olika?

Det ska återigen påtalas att Trafikverkets precisering för riksintresse Landvetter flygplats influensområde är framtagen med hänsyn till två rullbanor. I Trafikverkets precisering (s. 55 (161)) framgår följande:

"Justeringen av influensområde för flygbuller har föranletts av kontrollbesiktning med anledning av inkommet remissvar från Åke Wernås, Britta Wernås och Mikael Wernås, se flik 4. Kontrollbesiktningen utfördes under oktober 2010 för att säkerställa optimal användning av flygvägar. Besiktningen utgår från att destinationsbunden utflygning används, vilket betyder att utflygningarna planeras efter att trafik som ska österut går från den planerade östra rullbanan, medan den som ska västerut går från den västra, befintliga banan. Konsekvenserna av destinationsbundna flygvägar innebär en mindre utökning av influensområdet för flygbullret jämfört med remissens precisering."

I Trafikverkets precisering enligt ovan framgår med all tydlighet att trafik som ska österut ska gå från den planerade östra rullbanan d.v.s bana två. Swedavias yrkande om att få avvika från SID LABAN österut innebär således att Swedavia vill ta samma område i anspråk för nuvarande en rullbana som för två i framtiden.

Vi vidhåller att Trafikverket preciseringen för influensområdet är justerad med hänsyn till Swedavias ansökan om avvikelse från SID LABAN. Hänsyn har inte tagits till att Stora Bugärde de facto är en tätort som vid en avvikelse kommer att bli starkt miljöpåverkad dels av buller, dels av utsläpp eftersom jetplanen fortfarande stiger med gaspådrag. SID LABAN är den näst största flygvägen, skulle Mark-och miljööverdomstolen tillåta avvikelse från SID LABAN kommer detta att innebära att Stora Bugärde som tätort frekvent kommer att överflygas av jetplan både från norr och söder samt av propellerplan. En tillåten avvikelse från SID LABAN skulle också innebära att influensområdet miljöprövas och fastställs med endast nuvarande en rullbana. Vidare kommer en tillåten avvikelse från SID LABAN att innebära att en "död hand" läggs över ett stort område öster om flygplatsen, och över en utvecklingsbar tätort 35 minuter från centrala Göteborg. Med anledning av att hänsyn inte har tagits till att Stora Bugärde är en tätort måste Trafikverkets justerade precisering för influensområdet öster om flygplatsen starkt ifrågasättas redan med en rullbana.

Det miljötillstånd som togs fram år 2008 för SID LABAN undviker alla tätorter och minimerar bullerstörningar för boende. Som tidigare anförts måste bullerstörningar för fler antal boende överväga besparingar och minskade utsläpp. Dessutom måste det även fortsättningsvis eftersträvas en ökad förutsägbarhet genom tydligt fastställda och koncentrerade flygvägar.

Avvikelser från SID LABAN som innebär att alla tätorter inklusive Stora Bugärde och Bollebygd öster om flygplatsen kommer att överflygas står i strid mot hänsynsreglerna i 2 kap. 3 § miljöbalken (1998:808).

Med anledning av vad som ovan anförts och vad som tidigare anförts i målet motsätter vi oss bestämt att jetplan mot nordost bana 21 SID LABAN ska få tillåtas avvika från SID tidigare än vid lägst 10 000 fot MSL, och att Trafikverkets precisering för influensområdet fastställs.

Yttrande gällande kurvade inflygningar OSNAK2X

I Swedavias yttrande (s 19) framgår att flygplanen via inflygningsvägen OSNAK2X kommer att passera 3-5 km norr om Bollebygds tätort. I Erikstorp strax norr om Bollebygd finns en detaljplan antagen 2010. Med hänsyn till att flygvägskorridoren är beräknad till ± 1 nautisk mil d.v.s 1852 meter kan flygplanen komma att passera betydligt närmare Bollebygds tätort och över nämnda detaljplaneområde.

I mmd.s deldom framgår att antal RNP AR procedurer inte får överstiga 15 procent av alla inflygningar per år, varav maximalt 2 100 per år vid tillståndsgivna antal flygrörelser vad avser OSNAK2X proceduren. Så som mmd.s deldom får förstås så får Swedavia använda sig av antal RNP AR procedurer upp till 15 procent av samtliga inflygningar per år. Swedavia skulle kunna så som tillståndet medger välja att använda OSNAK2X proceduren för samtliga 15 procent per år så länge tillståndsgivna antal flygrörelser inte har uppnåtts. Detta innebär att det inom en nära framtid kan komma att bli relativt många inflygningar runt och i närheten av Bollebygds tätort.

Med anledning av vad som ovan anförts och tidigare anförts i målet hävdar vi bestämt att den s.k kurvade inflygningen OSNAK2X upphävs eftersom det även fortsättningsvis måste eftersträvas en ökad förutsägbarhet genom tydligt fastställda och koncentrerade flygvägar.

Konkurrerande riksintressen

Det ska tilläggas att mmd 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 öster om flygplatsen 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 undertecknande att det även fortsättningsvis måste eftersträvas en ökad förutsägbarhet genom tydligt fastställda och koncentrerade flygvägar. Mmd.s deldom vad gäller tillåten avvikelse från SID LABAN vid 60 dBA på mark och s.k kurvade inflygningen OSNAK1(2)X ska upphävas även på denna grund.


Tomas Börjesson


Anette Börjesson