

2006-04-21

Luftfartsverket
Göteborg-Landvetter flygplats
438 80 Landvetter

Yttrande till Luftfartsverket över verkets eventuella planer på flygvägsförändringar vid Landvetter flygplats för att möjliggöra en överflyttning av Stockholms- och Helsingforstrafiken från flygvägen TODDY2C/LABAN2C till CINDY1C enligt samråd 2006-03-23

Luftfartsverket överväger enligt tillkännagivande och en samrådshandling från 2006-03-10 att flytta över Stockholms- och Helsingforstrafiken från Flygvägen TODDY2C/LABAN2C till CINDY1C. Därmed har det plötsligt uppstått ett mycket stort hot mot såväl boendemiljön som natur- och kulturmiljön kring sjösystemet Ingsjöarna sydöst om flygplatsen. Dessa planer har kommit upp mycket hastigt och utgör en total omkastning av allt Luftfartsverket förutskickat sedan början av 1980-talet då man började planera för att flytta utflygningarna från CINDY i samband med att trafiken från Göteborg till Stockholm skulle läggas över från Jönköpings-routen till Skara-routen. Med synnerligen kort varsel förväntas de drabbade av denna plötsliga omkastning formulera synpunkter i frågan. I nedanstående skrivelse har vi därför i största hast försökt samla några av de argument som föranleder att vi å det starkaste protesterar mot dessa planer.

1. Allmänna brister i miljökonsekvensbeskrivningen

Underlaget för de diskussioner och samråd som nu förts i denna fråga är den miljökonsekvensbeskrivning (härefter MKB:n) som Luftfartsverket bifogat till sin "Ansökan om ändringstillstånd och luftrumförändringar (Luftrum -98) enligt miljöbalkens bestämmelser" vilken inlämnades till Miljödomstolen 2005-12-30 (målnummer M 3129-05) där frågan övervägs. MKB:n är i många avseenden väl

genomförd, men vad beträffar de överväganden som gäller de två alternativen för Stockholmstrafiken finns stora brister.

Redan de mest grundläggande fakta är svåra att utläsa, som t.ex. att *ingen* idag, när flygvägen TODDY2C/LABAN2C utnyttjas, drabbas av de allra högsta bullernivåerna, d.v.s. över 80dBA, medan åtminstone ett 70-tal personer kommer att drabbas vid en övergång till CINDY1C. Därtill kommer att det heller inte framgår att hundratals personer, i Eskilsby med omgivning, skulle drabbas av buller mycket nära dessa nivåer, medan större delen av dem som faller under 70dBA kurvan under TODDY2C/LABAN2C bor relativt långt från 80dBA-kurvan, och således drabbas av väsentligt lägre bullernivåer.

Det framgår heller inte att allra närmast denna kurva (80dBA) skulle daghem, skola och fritis i Eskilsby hamna. Här finns också flera näringsverksamheter – bl.a. en bilhall och en antikhandel – där många människor vistas på dagtid. Att dylika omständigheter inte vägs in i MKB:n är en påtaglig brist, liksom det faktum att det inte med ett ord nämns att även en stor kommunal badplats i Västra Ingsjön – där hundratals personer vistas om sommardagarna – också hamnar just utanför 80dBA-kurvan. Även i 70dBA-kurvans utkant i Ubbhult finns kommunal badplats och ett flertal näringsverksamheter, bl.a. ett större klädvaruhus.

Tidigt i bullerzonens centrala sträckning ligger dessutom ett större behandlingshem ”för personer med psykiska funktionshinder och missbruksproblematik”, Ingeredshemmet med 26 behandlingsplatser och ca 15 anställda. Detta förbises helt i MKB:n och de 26 patienterna räknas heller inte med i antalet bullerdrabbade.

Det borde därutöver ha framgått att Ingsjöarna är en miljö med mycket högt naturmiljövärde som utgör grunden för en omfattande friluftsvksamhet, med kanot-, bad- och båtliv om somrarna, skid- och skridskoåkning om vintrarna, samt fiske såväl sommar som vinter. På senare år har vattenkvaliteten dessutom genom ett omfattande kalkningsarbete höjts betydligt. Ädelfisken har återkommit och längs vattensystemet har stora investeringar gjorts i laxtrappor. Detta har lett till att sjöarna efterhand blivit allt mer attraktiva ur sportfiskesynpunkt.

Det är också märkligt att inga reflektioner görs kring de förstärkande akustiska effekter som ett sprickdalssystem som Ingsjöarna ger åt bullret. Nuvarande utflygningsväg (TODDY/LANAN) har inte bara den fördelen att ingen bor under dess första hälft utan dessutom går den över skogar och våtmarker som effektivt dämpar bullret. Det omvända förhållandet råder när det gäller CINDY. Här bor hundratals personer under dess första hälft, och den flygs över sprickdalssjöar som ger en betydande förstärkande effekt åt bullersspridningen. Kring denna till synes centrala omständighet finns inte ett ord av reflektion i MKB:n och inga hänsyn har heller tagits till detta vid beräkningen av bullerkurvan för CINDY.

2. Frågan om flygvägen CINDY's sträckning

Det stora problemet med MKB:n är dock bullerzonens sträckning i fallet CINDY1C. Vid beslutet om att ge Luftfartsverket tillstånd att driva allmän flygplats i Landvetter (1976-11-23, nr 138/76) klagade Koncessionsnämnden irriterat över att Luftfartsverket under hela tillståndsprocessen underlätit att presentera en ordentlig redovisning av hur flygvägssystemet vid flygplatsen skulle se ut. En detaljerad redovisning förhalades under flera år. Luftfartsverket ville nämligen själva förbehålla sig rätten att besluta om detta efter eget gottfinnande utan att alls göra det till föremål för miljöprövning i Koncessionsnämnden. ”Till följd av luftfartsverkets inställning beträffande koncessionsnämndens möjligheter att pröva bl.a. utformningen av in- och utflygningsvägarna till Göteborg-Landvetters flygplats har beklagligtvis utredningen i denna fråga ej blivit så fullständig som hade varit önskvärt. Detta har medfört svårigheter – såväl för nämnden som för remissmyndigheter – att få en klar och rättvisande bild av de omständigheter som kan ha betydelse för frågans avgörande.” (Citerat efter citat i 1983 års beslut, 1983-01-13, nr 3/83, s. 122). För att tvinga Luftfartsverket att sätta ner foten i frågan förelade nämnden i sitt beslut (§ 4d, 1976-11-23, nr 138/76, s. 132) att:

Senast före utgången av juni månad 1977 skall luftfartsverket inge en tydlig karta i skala 1:100.000 – som anger in- och utflygningsvägar till och från flygplatsen enligt vad ovan angivits i p.4a och 4c, höjddangivelser för olika vägar (i fot och meter), placering av olika flygfyrar samt läget för fasta bullerövervakningsstationer - till koncessionsnämnden (fem ex.), naturvårdsverket, planverket, socialstyrelsen, länsstyrelserna i Hallands, Älvsborgs och Göteborgs och Bohus län, länsläkarorganisationerna i samma län, Göteborgsregionens kommunalförbund, kommunstyrelser och hälsovårdsnämnder i Göteborgs, Härryda, Lerums, Mölndals, Kungsbacka, Borås, Marks, Alingsås och Ale kommuner, Tollereds byalag, Aktiebolaget Volvo, Almedahls Aktiebolag och Svenska Naturskyddsföreningens Fjärekrets i Norra Halland. Karta bör även översändas till aktförvararna i ärendet och finnas tillgänglig på flygplatsen.

Det är uppenbart att Koncessionsnämnden här avsåg att få upprättat ett definitivt dokument som skulle ligga till grund för fortsatt samhällsplanering i området och även begränsa Luftfartsverkets möjligheter att helt godtyckligt förändra i flygvägar som man själv ansåg lämpligt, vilket alltså hela tiden varit just vad Luftfartsverket eftersträvat. Paragraferna 4a och 4c som nämns i citatet angav att flygvägsmonstret i huvudsak skulle följa ett förslag som Luftfartsverket tidigare presenterat lagom luddigt som ”maj 1974” (4a), med undantag för att flygfyr VOR HARRY skulle ges en lämpligare lösning i samråd med länsstyrelserna (4b). Även denna mindre oklarhet skulle dock alltså vara löst innan denna mycket viktiga karta upprättades. Så skedde också, och en karta upprättades i Luftfartsverkets namn, daterad 1977-06-09 (se Bilaga 1), och inlevererades med all säkerhet också till alla nämnda instanser, men trots vissa ansträngningar har det ännu inte lyckats varken Luftfartsverket, Härryda kommun, Länsstyrelsen i Västra Götalands län

eller Koncessionsnämndens för miljöskydds aktförvarare (Stockholm tingsrätt) att förete denna karta. I 1983 års beslut omnämns dock att den legat till grund för samråden kring flygvägar.

Ett exemplar av kartan finns dock lyckligtvis nog tillgänglig hos en privatperson i Härryda kommun. Den ger vid handen att flygvägen CINDY här hade en helt annan sträckning än den som nu förekommer på luftfartsverkets kartor. Enligt kartan från juni 1977 skulle flygplan som startade söderut mot CINDY över huvud taget inte flyga över Västra Ingsjöns vatten. De skulle istället passera över Hällesåkersdalen 600 meter väster om sjöns västra spets och sakta vika av i en sydostlig bana tills man efter ytterligare en dryg mil skulle vika av i en mer östlig riktning mot Cindy vid en punkt 4 km söder om Ubbhults kapell, d.v.s. avsevärt längre söderut än luftfartsverkets kartor nu anger, och långt söder om Ingsjöarnas vattensystem (Se Bilaga 2).

Såvitt känt är har inga förhandlingar förts om CINDY sedan denna kartas upprättande. Inga beslut har fattats om att ändra flygvägens sträckning. I 1983 års beslut nämns inga sådana förändringar när det redogörs för aktuella flygvägsförändringar (1983-01-13, nr 3/83, s. 51 f.), och på den till beslutet bifogade Bilaga E framgår också att CINDY då ännu hade samma svängpunkt som ANCAS och DOLPHIN, d.v.s. CINDY följde i 1983 års beslut samma nominella utflygningsväg som på 1977 års karta, d.v.s. den passerade Hällesåkersdalen väster om Västra Ingsjön och svängde sydost enligt ovan. I Luftfartsverkets ansökan om ny koncession 1988 angavs ”Inga routeförändringar” avseende CINDY. Detta låg sedan till grund för Koncessionsnämndens beslut (1990-02-05, nr 8/90, Bilaga 3). Inte heller herefter har några förändringar gjorts avseende denna flygväg. Vi kan alltså tryggt konstatera att inga förändringar av flygvägen CINDY har gjorts sedan den omnämnda kartan upprättades 1977.

Likväl har Luftfartsverket efterhand tagit sig rätten att insmyga kraftiga förändringar i trafiken längs den aktuella utflygningsvägen. Det rör sig om så kraftiga förskjutningar att de i praktiken kom att innebära att hela Stockholmstrafiken fram till 1998 flög rakt över Eskilsby och österut längs Ingsjöarnas sjösystem, såsom faktiskt också framgår – och detta är mycket viktigt och besynnerligt – av den bullerberäkning som återfinns för CINDY-alternativet i den omtalade MKB:n till Luftfartsverket ansökan om tillstånd för Luftrum 98, 2005-12-31, Bil. 4:1 och 4:3 (se Bilaga 4). Märkligt nog skiljer sig denna bullerzon betänkligt även från den sträckning för CINDY som Luftfartsverket självt anger i samma MKB (Bil. 2.2), vilken dock tydligare framgår av Bilaga 2 till den samrådshandling som Luftfartsverket offentliggjorde inför samrådet om en eventuell ansökan om en ändrad sträckning för CINDY, 2006-03-10 (se Bilaga 3).

I det första fallet – och här kommer vi att be Miljödomstolen att noga betrakta kartmaterialet – ligger bullerzonens centrum rakt över Eskilsby och fortsätter bort längs Ingsjöarna österut. I det senare går flygvägen rakt över sjön i kommungränsen i Västra Ingsjöns västra ände, berör alltså över huvud taget inte Eskilsby, och

svänger sedan österut först i höjd med Ubbhults kapell ett par kilometer söder om sjön. Denna sträckning för CINDY gör att den faktiskt häpnadsväckande nog delvis faller utanför den beräknade bullerzonen för denna flygväg i samma underlag och i den omtalade MKB:n!

Sammantaget gör alla dessa omständigheter att vän av ordning med skäl kan ställa frågan var flygvägen CINDY egentligen går. Det kan förefalla som om Luftfartsverket till slut har lyckats i den strategi som Koncessionsnämnden ville komma till rätta med genom upprättandet av nämnda karta. Idag tycks man flyga lite hur man vill kring Ingsjöarna efter något man kallar CINDY, såväl rakt österut längs Ingsjöarna och till och med helt och hållet norr därom, vilket många boende kan intyga var fallet före 1998. Hade man 1976 ansökt om att få styra in de startande planen på låg höjd rakt över Eskilsby och använda Ingsjöarna som flygväg skulle man med all säkerhet ha fått blankt nej. Plan som följde CINDY hade att hålla sig på behörigt avstånd söder om sjöarna. Att CINDY skulle kunna leda till regelmässig trafik norr om sjöarna var helt i strid med givna villkor och hade heller aldrig föreslagits varken i ”maj 1974” eller på den definitiva karta som upprättades 9 juni 1977.

Vid någon tidpunkt därefter har dock luftfartsverket börjat bryta mot dessa villkor. Man har lagt hela Stockholms-/Helsingforstrafiken på låg höjd rakt över Eskilsby, med flera hundra invånare, dagis, skola, fritis och näringsverksamheter, över Ingsjeredens behandlingshem och vidare österut längs Ingsjöarna och rakt över Ubbhult och Hägnen som bara de har över 1000 invånare. Att denna förändring i praktiken varit ett faktum visar nu LUFTFARTSVERKET själv genom den nämnda bullerberäkningen för CINDY (i MKB:n till ansökan 2005-12-31, bil. 4:1 och 4:3). Denna bullerzon är alltså till skillnad från den angivna nominella sträckningen för flygvägen beräknad i enlighet med hur man faktiskt låtit planen flyga längs ”CINDY”, dock med ett viktigt undantag. Man har inte tagit hänsyn till att den svängpunkt som i praktiken kommit användas är densamma som för TODDY/LABAN.

Vi menar att detta är ett grovt brott mot gällande villkor. Flygvägen CINDY har enligt gällande beslut sin nominella mittlinje 600 meter väster om Västra Ingsjöns västra spets och den viker av åt öster först drygt 4 km söder om Ubbhults kapell. Precisionen i flygplanens förmåga att följa en flygvägs mittlinje är idag mycket god. Hela 95% ligger inom en nautisk mil från mittlinjen (enligt uppgift från Leif Sandberg på Luftfartsverket). Detta innebär att enstaka plan eventuellt skulle kunna komma ut över Västra Ingsjöns allra västligaste spets, men eftersom CINDY är en mycket rak och oproblematiske utflygningsväg borde i praktiken närmare 100% av planen kunna undvika detta om inte storm eller orkan råder. Det är således helt obegripligt hur den här diskuterade bullerberäkningen i MKB:n har kunnat få den sträckning den fått. Den borde i praktiken rymmas inom den bullerzon som gäller Luftrum 98 (se MKB:ns Bilaga 4:2 och 4:3). Man kan inte utan vidare flytta hela Stockholms-/Helsingforstrafiken så att den i praktiken kommer att följa en helt annan flygväg än den tillståndsgivna. Detta är ingen smärre förändring av en flyg-

väg utan i själva verket en helt ny flygväg. Det är en förändring med så stora miljökonsekvenser att den absolut borde ha underställts en noggrann miljöprövning av Koncessionsnämnden för miljöskydd. Det är ju t.ex. en långt större förändring än den som Luftfartsverket nu överväger att ansöka om tillstånd för. Vi kommer vid en eventuell ansökan från Luftfartsverket om en förändring av flygvägen CINDY's sträckning att be Miljödomstolen att gå till botten med denna fråga så att Luftfartsverket, om man vill fortsätta använda CINDY som utflygningsväg, inte i fortsättningen i strid med gällande villkor tillåts åsamka de boende i t.ex. Eskilsby, Ubbhult, Hägnen och Hällingsjö så stora bullerstörningar och förorsaka så betydande miljöstörningar i sjösystemet som helhet.

3. Antalet bullerdrabbade av de två alternativen

Frågan om CINDY's sträckning är betydelsefull av många skäl, men i det här sammanhanget är den kanske av allra störst betydelse eftersom den naturligtvis är avgörande för hur man beräknar antalet bullerdrabbade. Vet man inte var Cindy exakt går kan man ju rimligen heller inte beräkna antalet bullerdrabbade. I MKB:n uppges – samtidigt som man alltså underlåter att meddela att *ingen* idag drabbas av de allra värsta bullervolymererna över 80 dBA av Stockholmstrafiken – att man skulle minska antalet störda av 70dBA med ca 300 personer vid en övergång till CINDY. Denna siffra är ju i och för sig högst osäker eftersom man inte räknat Stockholmstrafiken för sig utan endast konsekvenserna av hela Luftrum 98, men den blir ju alldeles oanvändbar om man inte vet var CINDY egentligen går. Skall man beräkna kurvan på hur Luftfartsverket i praktiken låtit planen flyga innan 1998 så skall man göra det konsekvent. Då skall man utgå från att planen i praktiken kommit att använda samma svängpunkt som för TODDY/LABAN. Detta innebär i själva verket att 80dBA-kurvan i praktiken sträcker sig ända fram till Eskilsby, och att 70dBA-kurvan inkluderar Hägnen och Ubbhult, som i föreliggande bullerberäkning faller någon millimeter utanför kurvan. Detta innebär i sin tur att det inte bara är långt fler som drabbas 80 dBA vid en övergång från TODDY/LABAN till CINDY - eftersom det idag inte är någon. Det blir också långt fler som drabbas av 70dBA.

Vi menar dock att så länge varken Luftfartsverket eller Länsstyrelsen har klart för sig var flygvägen CINDY egentlig har sin nominella mittlinje är det omöjligt att föra några som helst resonemang om för- och nackdelar med respektive flygväg. Små variationer i CINDY's sträckning ger stora variationer i frågan om antalet drabbade. Det i MKB:n och samrådshandlingarna presenterade materialet uppvisar så stora brister att det omöjligen kan tjäna som underlag för ett så viktigt beslut som det här är frågan om.

4. Gällande tillstånd

I Länsstyrelsens yttrande till Miljööverdomstolen diskvalificerar Länsstyrelsen sitt eget beslut att godkänna Luftrum 98. "Länsstyrelsen har ... inte varit behörig att besluta om den förändring som Luftrum 98 inneburit" skriver Länsstyrelsen (cite-

rat efter Miljööverdomstolens dom 2005-05-31, Svea Hovrätts Mål nr M 4415-01, aktbilaga 50, s. 3). Detta var med säkerhet avgörande för Miljööverdomstolens utslag. Det var ju omöjligt för domstolen att i ett så extraordinärt läge ge rättskraft åt Luftrum 98, d.v.s. i strid med Länsstyrelsens yttrande ställa sig bakom Länsstyrelsens ursprungliga beslut. Den kunde ju i och för sig ha gått på samma linje som Miljödomstolen och förklarat att förändringen över huvud taget inte krävde något beslut från tillsynsmyndigheten, men det hade varit ett mycket olyckligt prejudikat för möjligheterna att i framtiden hålla Luftfartsverkets verksamhetsförändringar under uppsikt och vederbörlig kontroll. Koncessionsnämnden för miljöskydd hade i decennier kämpat för rätten att ha insyn i förändringar av flygvägar etc., och att då gå på Miljödomstolens linje i en såpass stor förändring som Luftrum 98 ändå i ett sådant sammanhang utgjorde hade varit att frångå sig i princip all tillsynsmakt i framtiden. Dessutom hade Miljödomstolen i sina domskäl helt förbisett att frågan om Luftrum 98 innehöll långt fler förändringar än det som gällde trafikbelastningen på TODDY/LABAN och CINDY. Miljödomstolen hade endast i sina domskäl prövat om den aktuella trafikbelastningen på denna flygväg var tillståndsgiven och funnit att så var fallet. Därmed upphävde man Länsstyrelsens beslut om tillstånd för Luftrum 98 eftersom tillstånd för aktuell belastning redan förelåg. Vad Miljödomstolen emellertid förbisåg var att Luftrum 98 innehöll långt fler förändringar. Det fanns därför endast två alternativ för Miljööverdomstolen om man ville behålla någon som helst samhällskontroll av betydelse på Luftfartsverkets verksamhet. Man kunde stödja Länsstyrelsens beslut om tillstånd, men eftersom Länsstyrelsen själv nu förklarade sitt beslut felaktigt återstod inte heller detta alternativ. Miljööverdomstolen hade alltså ingen annan möjlighet än att återförvisa ärendet till Länsstyrelsen.

Principiellt är ju detta ett helt riktigt och mycket viktigt beslut, ty det innebär alltså att tillsynen över Luftfartsverkets verksamhet även fortsättningsvis hålls på en hög och aktiv nivå. Länsstyrelsen hade tagit för lätt på denna uppgift. Det var också följdsligt och självklart att Länsstyrelsen efter denna dom påpekade för Luftfartsverket att det tillstånd som de givit för Luftrum 98 inte längre gällde och att man samtidigt förelade Luftfartsverket att en återgång till att bedriva verksamheten enligt tidigare givna tillstånd.

I det mycket ovanliga yttrandet till Miljööverdomstolen skriver Länsstyrelsen att det vid den tidpunkt då den godkände Luftrum 98, d.v.s. 1998-10-01, förelåg "endast bristfälliga utredningar om konsekvenserna av omläggningen". Varför man fattat beslut på en sådan grund framgår inte, men inför Miljööverdomstolens prövning ansåg sig dock Länsstyrelsen uppenbarligen ha tillgång till ett mycket tillförlitligt underlag i frågan ty i yttrandet hävdade man nu bestämt "att betydligt fler fastigheter utsätts för bullerstörningar än före omläggningen av utflygsvägarna enligt Luftrum 98". Detta är en märkvärdigt stark formulering redan av det skälet att det som man anför som grund för denna bedömning är "uppgifter i överklagandena", vilket rimligen borde utgöra partsinlagor. Men särskilt påfallande är denna formulering med hänsyn till att varken Luftfartsverket eller Länsstyrelsen på förfrågan kan säga var flygvägen CINDY egentligen går.

Miljööverdomstolen var dock salomonisk nog att inte ta ställning i dessa detaljfrågor. Den nöjde sig med att följa Länsstyrelsens yttrande och konstaterar att Länsstyrelsens handläggning av ärendet varit felaktigt. Förändringar som Luftrum 98 skall inte handläggas som Länsstyrelsen hade hanterat dem, d.v.s. som en mindre förändring, men inte heller som Miljödomstolen hanterat dem, d.v.s. som liggande inom gällande tillstånd eftersom detta utslag endast tog hänsyn till en enda av de förändringar som blev aktuella i Luftrum 98. Detta är såvitt vi förstår innebörden av Miljööverdomstolens dom. Den har behandlat ansökan om Luftrum 98 som en helhet och funnit att den inte har handlagts på rätt sätt, men den har dock inte uttalat sig i någon enda av de enskilda detaljfrågor som ryms därunder. I sin dom återförvisar den istället ärendet till Länsstyrelsen för ny handläggning "i den del det avser förändringar av gällande flygvägsmonster".

Vilka delar av Länsstyrelsens beslut från 1998 är det då som inte utgör "förändringar av gällande flygvägsmonster"? Vi menar att frågan om överflyttningen av Stockholms- och Helsingforstrafiken från CINDY till TODDY/LABAN rimligen bör vara en sådan "del". Redan i ansökan inför 1983 års beslut signalerade Luftfartsverket att förestående förändringar i det Europeiska trafiksystemet skulle innebära "en förändring i numerären på routerna" bl.a. eftersom Stockholmstrafiken då skulle komma att gå över Skara istället för Jönköping (1983-01-13, nr 3/83, s. 51 f.). I den ansökan från 1987 som föregick 1990 års beslut var denna fråga mer grundligt behandlad och konsekvenserna tydligt preciserade. Omläggningen skulle, meddelades det, innebära att TODDY/LABAN skulle få en väsentligt högre belastning, kring 25% av all trafik, medan CINDY skulle avlastas från samma mängd trafik. Den aviserade förändringen föranledde Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län att begära ett underlag med bullerberäkning vilket också redovisades i ansökan (se Luftfartsverkets ansökan till Miljödomstolen i Vänersborg 2005-12-30, M 3129-05, s. 12). En grov karta i skala 1:750 000 bifogades till ansökan där de alternativa flygvägarna skissades med kommentaren "Inga routeförändringar" men med tillägget att däremot den förändrade trafikbelastning planerades. Denna karta bifogades också till Koncessionsnämndens beslut (1990-02-05, nr 8/90, Bilaga 3). I beslutet uppmärksammade nämnden också de förestående "förskjutningar av trafikbelastningen mellan olika flygvägar" som verket förutspått och den fann "att luftfartsverkets förslag till befintliga och ändrade flygvägar bör godtas med de jämkningar som anges nedan" (1990-02-05, nr 8/90, s. 89). Inga av de därefter uppräknade jämkningarna rörde dock de aktuella förändringarna i trafikbelastningen mellan olika flygvägar.

Ser man denna fråga isolerat kan man alltså omöjligen komma till någon annan slutsats än vad Miljödomstolen gjorde, nämligen att den aktuella överflyttningen av Stockholms- och Helsingforstrafiken från CINDY till TODDY/LABAN var tillståndsgiven i och med 1990 års beslut. Miljödomstolen förbisåg dock att Luftrum 98 innefattade fler delar. Miljööverdomstolen återförvisar därför målet till Länsstyrelsen för ny handläggning "i den del det avser förändringar av gällande flygvägsmonster". Detta innebär ju inte något ställningstagande i någon av de

aktuella detaljfrågorna, och eftersom överflyttningen av Stockholms- och Helsingforstrafiken redan var tillståndsgiven i 1990 års beslut kan ju denna ”del” av ärendet inte beröras av domen. Denna överflyttning var nämligen sedan 1990 en del ”av gällande flygvägsmonster”, och Miljööverdomstolens beslut kan ju omöjligen tolkas som ett upphävande av 1990 års beslut.

Miljööverdomstolen hade genom sin dom konstaterat att införandet av Luftrum 98 inte i alla delar omfattades av det tillstånd som Koncessionsnämnden meddelade 1990. Vilka delar som omfattades och vilka som inte omfattades av 1990 års beslut framgår dock inte av domen. Vi menar efter att ha tagit del av tidigare ansökningar och beslut enligt ovan att överflyttningen av Stockholms- och Helsingforstrafiken absolut måste ha omfattats av beslutet 1990. Denna trafik utgör således en del av det flygvägssystem som gällde före införandet av Luftrum 98. Den kan alltså inte räknas som en förändring ”i gällande flygvägsmonster” och berörs således inte av Miljööverdomstolens utslag.

Länsstyrelsen har 2005-09-23 förelagt Luftfartsverket att återgå till det flygvägsmonster som gällde före införandet av Luftrum 98, och Miljödomstolen ställde sig bakom detta i en dom 2006-03-10 (M 2480-05). Vi vill dock av ovan anförda skäl understryka att detta inte berör Stockholms- och Helsingforstrafikens utflygningssväg.

5. Länsstyrelsens och Härryda kommuns roll och yttranden

Den genomgång av ärendet som vi nu under stor skyndsamhet tvingats göra har uppenbarats att i synnerhet Länsstyrelsens, men även Härryda kommuns agerande i denna fråga har varit under all kritik. Länsstyrelsen fattade 1998 ett beslut på ett underlag som man sedan själva betecknat som ”endast bristfälliga utredningar om konsekvenserna” av Luftrum 98 (yttrande i Miljööverdomstolens dom 2005-05-31, Svea Hovrätts Mål nr M 4415-01, aktbilaga 50, s. 3.). Därefter har man istället förlitat sig helt och hållet på ”uppgifter i överklagandena” (ibid) och utifrån dessa uppgifter och med argumentet att Luftrum 98 medfört ett ”mycket stort antal klagomål” har man velat framtvunga en återgång till CINDY (Miljödomstolens dom 2001-05-10, mål nr M 256-99, s. 6). Underlaget för detta ter sig alltså än mer undermålig än det som man fattade beslut på 1998, och inte med ett ord berör Länsstyrelsen någon gång de stora miljöförbättringar som omläggningen inneburit för de tusentals personer som bor, arbetar, bedriver friluftaktiviteter, får behandling och går i skola fritis och dagis kring Ingsjöarna.

Detta saknas också fullständigt i Härryda kommuns yttrande i frågan. Även här åberopas att klagomålen på störande buller ”ökade drastiskt med införandet av Luftrum 98” som ett viktigt skäl att kräva en återgång till CINDY ”snarast möjligt”. Därtill hävdas att antalet störda av maxbuller över 70 dBA ”ökat icke obetydligt öster om flygplatsen”, d.v.s. i främst Risbacka och Stora Bugärde. Det noteras i det sammanhanget att ”Väster om flygplatsen, bl.a. i Lindome har däremot Luftrum-98 inneburit förbättringar” (Yttrande till Miljödomstolen 2006-01-

24, Dnr 427-0005/91, mål M 2480-05). Väster om flygplatsen? Man tycks alltså helt ha förbiset de mycket stora förbättringar som omläggningen inneburit sydost om flygplatsen, i Ingsjöområdet. Detta har man uppenbarligen alltså lika lite som Länsstyrelsen tagit hänsyn till och vägt mot nackdelarna i öst, när man rekommenderat en återgång till CINDY ”snarast möjligt”. Det är uppenbart att såväl Länsstyrelsen som Härryda kommun på ett nästan skamlöst sätt gjort sig till språkrör för ett partsintesse i denna fråga.

Särskilt allvarligt är här Länsstyrelsens agerande såsom tillsynsmyndighet, vilket ju i själva verket är grunden till det rättsliga kaos som råder. Länsstyrelsen fattar först beslut på ”bristfälliga” grunder, gör sig därefter helt okritiskt till instrument för ett partsintesse och efter 7 års manglande av denna fråga skriver man i ett yttrande till Miljödomstolen (Miljödomstolens dom 2006-03-10, Mål nr 2480-05, s. 6) att de ”flygvägar som gällde före Luftrum 98 har uppenbarligen tidigare prövats och godkänts enligt luftfartslag och luftfartsförordning”! Uppenbarligen!

Man kunde tycka att efter alla de förhandlingar och samråd som förts under senare år skulle vissa centrala frågor stå bortom diskussion, men när vi 2006-03-29 frågade den ansvariga tjänstemannen på Länsstyrelsen, Kerstin Harvenberg, med vilken rätt Luftfartverket flyger sina plan längs Ingsjöarna, var flygvägen CINDY egentligen går och vilka dokument som reglerar detta fick vi svaret ”Jag vet inte.” På följdfrågan vem som då vet detta, blev svaret lite tveksamt ”Luftfartsverket” – ett mycket märkligt svar från en tillsynsmyndighet som väl bl.a. har till uppgift att inhämta regelbundna bullerkontroller. Var mäter man dessa när det gäller flygvägen CINDY, och hur vet man att det är färre som drabbas av buller längs CINDY än längs TODDY/LABAN när man inte vet var CINDY egentligen går? Något konkret svar på vilket underlag som ligger till grund för sistnämnda bedömning har heller inte gått att få varken från Länsstyrelsen eller Härryda kommun.

Under årtal har planen på låg höjd dundrat in över Eskilsby och ut över Ingsjöarnas vattenspegel med bullret ekande i bergen runt omkring, mellan en halv till nästan en mil öster och norr om den gällande nominella flygvägen, men tillsynsmyndigheten märker ingenting eftersom man inte vet var flygvägen går. Inte ens när bullerzonen i MKB:n – till skillnad från den nominella flygvägen i samma material – dras just denna väg finner man anledning till reflektion. Det enda man tycks ha för ögonen är att fullborda det uppdrag man uppenbarligen anser sig ha fått från Flygbullergruppen Härryda Östra (=FHÖ) att flytta tillbaks Stockholms-trafiken från TODDY/LABAN till CINDY. Inget annat tycks spela någon roll längre. För de boende kring Ingsjöarna är Länsstyrelsens och Härryda kommuns agerande ett dubbelt svek eftersom man i många år underlåtit att tillvarata deras intressen ifråga om CINDY's sträckning samtidigt som man nu reservationslöst gjort sig till tolk för FHÖ.

Fullt i linje med detta har det framkommit vid våra kontakter med Länsstyrelsen att man, liksom nämnda flygbullergrupp, tolkat Miljööverdomstolens utslag 2000-05-31 som om den i sig innebar en återgång från TODDY/LABAN till CINDY

för Stockholmstrafiken. Man är vid Länsstyrelsen ”uppenbarligen” helt okunnig om att just denna förändring tidigare prövats och godkänts av Koncessionsnämnden för miljöskydd. Detta är en av de flygvägar som fanns före Luftrum 98 och som ”uppenbarligen tidigare prövats och godkänts enligt luftfartslag och luftfartsförordning”.

Vår slutsats av detta är att Länsstyrelsens och Härryda kommuns yttranden i denna fråga bör tillmätas ett mycket begränsat värde.

6. Sammanfattande synpunkter

Nuvarande utflygningssystem för Stockholms- och Helsingforstrafiken (TODDY/LABAN) är enligt Luftfartsverket ”trafiktekniskt och miljömässigt optimalt” (Miljödomstolens dom 2001-05-10, mål nr M 256-99, s. 5). Under dess första hälft bor inga människor och den går över moss-, myr och skogsmarker som effektivt dämpar allt buller. Alternativet CINDY är ur alla synvinklar ett sämre alternativ. Under dess första hälft bor hundratals människor och därav ett 70-tal som drabbas av mycket höga bullernivåer inom 80dBA maxbullerkurvan. Som bullerkurvan nu är beräknad går flygvägen därefter ut längs Ingsjöarnas sjösystem med de förstärkande effekter som sprickdalsjöar ger åt bullret. Det är sammantaget alltså långt fler som drabbas av de högre bullernivåerna vid detta alternativ, men det är också fler som hamnar inom 70dBA-kurvan om den beräknas på hur planen verkligen flyger, d.v.s. med samma svängpunkt som TODDY/LABAN. Då inkluderas också Ubbhult och Hägnen med kanske 1000 ytterligare personer som i nuvarande beräkning hamnar någon millimeter utanför kurvan. De kring 300 personer fler som enligt MKB:n och samrådshandling skulle drabbas av buller längs TODDY/LABAN förbyts då med goda marginaler i sin motsats.

Över huvud taget är dock dessa beräkningar liksom hela MKB:n i denna del ytterligt dubiös, liksom de överväganden som ligger bakom Länsstyrelsens och Härryda kommuns ageranden i frågan.

Vi anser därför följande:

- a) Nuvarande utflygningssväg för Stockholms- och Helsingforstrafiken bör absolut behållas. Den är ur alla synvinklar ett klart bättre alternativ.
- b) Det material som Luftfartsverket hittills presenterat som grund för sina överväganden, i MKB:n och i samrådshandlingarna, är så undermåligt att det inte kan tjäna som underlag eller motivering för en återgång till flygvägen CINDY. De största problemen sammanhänger med frågan om CINDY's sträckning. Därtill kommer att en lång rad viktiga omständigheter såsom skolor, dagis, fritis, behandlingshem, näringsverksamheter, friluftsliv och akustiska förhållanden inte över huvud taget har vägts in.

Vi emotser svar på ovan ställda frågor.

Ingsjöarnas bullergrupp

c/o Henrik Janson
Gamla Hörhagev. 12
43893 Landvetter