

Vänersborgs tingsrätt  
Miljödomstolen  
Box 1070  
462 28 Vänersborg

**Yttrande med anledning av den Prövotidsutredning om ny utflygningsväg från bana 21 mot Stockholm och andra destinationer nordost om flygplatsen som Luftfartverket nu tillfogat till sin ansökan 2005-12-30, mål M 3129-05, om de Luftrumsförändringar som genomfördes 1998 ("Luftrum 98") vid Landvetter flygplats**

Luftfartsverket har nu presenterat sin "Prövotidsutredning om ny utflygningsväg från bana 21 mot Stockholm och andra destinationer nordost om flygplatsen" till sin ansökan till Miljödomstolen 2005-12-30 (målnummer M 3129-05). I det följande presenterar Ingsjöarnas bullergrupp sina synpunkter på det inkomna förslaget.

**Nollalternativet – det bästa alternativet**

Ingsjöarnas bullergrupp anser att det s.k. "nollalternativet", d.v.s. nuvarande flygväg, trots att den har klara fördelar avfärdas allt för lätt som alternativ. Av tabell 5.6 på s. 23 i MKB:n framgår tydligt (jfr s. 26) att denna flygväg innebär att väsentligt färre drabbas av de riktigt höga bullernivåerna. Ja, ingen drabbas med detta alternativ av nivåer över 80 dBA mot 80/90 personer för de andra alternativen, vilket inte är oväsentligt eftersom bullerskalan som bekant är logaritmisk. Antalet drabbade av lägre bullernivåer framstår i materialet som likvärdiga. Vi ber dock här Miljödomstolen särskilt beakta de realiaberäkningar som återfinns i MKB:ns Bilaga 2: planch S7.1-3 och Bilaga 2: planch S8.1-3 där det tydligt framgår att den bebyggelse som drabbas av nollalternativet ligger mycket långt ut i buller kurvorna, i den mån dessa ens når fram till någon permanent bebyggelse. Nollalternativet ger också väsentligt färre störda värdefulla naturområden (MKB:n, s. 34). Därtill kommer att detta också är den kortaste vägen, med det som därav följer av miljöfördelar. Mot denna bakgrund vill Ingsjöarnas bullergrupp påminna om att Luftfartsverkets uppgift var att ta fram ett alternativ att väga mot nuvarande flygväg. I ljuset av de fördelar som ändå finns med detta "nollalternativ" finner vi det uppseendeväckande att Luftfartsverket inte framställer det som ett fullvärdigt alternativ. Skälet som anförs är följande:

Detta skapar en stor spridning av rörelserna i sidled längs det nominella spåret, en effekt som av samhället i regel anses oönskad. Möjligheterna att med bibehållen kraftiga sväng undanröja spridningen är starkt begränsande oavsett om flygvägskonstruktionen bygger på konventionell nuvarande teknik eller på mer modern teknik (MKB:n, s. 11).

Om denna spridning ändå leder till att färre blir drabbade kan är detta argument naturligtvis inte hållbart. Spridningen leder ju till att dessa i realiteten drabbas i mindre utsträckning än i de andra alternativen, eftersom inte alla plan går samma väg. Spridningen är förövrigt, som framgår av Bilaga 2: planch S1, inte heller särskilt mycket större än för det alternativ som kallas ”Norra spåret”. Ingsjöarnas bullergrupp menar därför att prövotidsutredningen inte är komplett. Nuvarande flygväg borde ha framställts som ett fullvärdigt alternativ. Det skulle också ha föredragits som det alternativ som är det mest fördelaktiga i ovan nämnda avseenden.

***Yrkanden:***

*Vi yrkar därför på att Miljödomstolen förelägger Luftfartsverket att även fortsättningsvis använda nollalternativet flygväg för trafiken mot Stockholm etc.<sup>1</sup> Anser sig domstolen med nuvarande underlag inte kunna göra detta bör frågan i sin helhet hänskjutas till den stora översyn av hela flygplatsens verksamhet som nu står för dörren.*

Skulle domstolen ändå gå till beslut på nuvarande underlag och välja ett av de av Luftfartsverket framställda alternativen vill Ingsjöarnas bullergrupp göra följande påpekanden:

*1. Norra spåret – inget alternativ*

Luftfartsverket förordar själva det man kallar ”Södra spåret”. Detta finner Ingsjöarnas bullergrupp helt rimligt, och skälen att göra så är egentligen långt starkare än vad som framkommer i ansökan. Mycket tidigt i det Norra spårets sträckning ligger flera kommunala verksamheter, daghem, skola och fritis i Eskilsby. Här finns också flera näringsverksamheter – bl.a. en bilhall, ett plåtslageri en antikhandel, en mindre industri och nu också ett ridhus med café samt andra mindre verksamheter – där många människor vistas på dagtid. Dessa omständigheter kunde tydligare ha vägts in i MKB:n. Tidigt i Norra spårets centrala sträckning ligger idylliskt vid Västra Ingsjöns strand dessutom ett större behandlingshem ”för personer med psykiska funktionshinder och missbruksproblematik”, Ingsjöhemmet med 26 behandlingsplatser och ca 15 anställda. Att göra hela Ingsjöarnas sjösystem till en enda lång flygväg vore också tämligen absurt, inte bara med hänsyn till detta och med tanke på att Ingsjöarna är en miljö med i sig mycket högt naturmiljövärde som utgör grunden för en omfattande friluftsverksamhet, med

---

<sup>1</sup> Denna flygväg måste också, som vi framhållit i en tidigare skrivelse i detta mål daterad 2006-05-02 punkt 4, betraktas som redan tillståndsgiven.

t.ex. kanot-, bad- och båtliv om somrarna, skid- och skridskoåkning om vintrarna, samt fiske såväl sommar som vinter. Nej dessutom har ett omfattande kalkningsarbete genomförts på senare år för att säkra vattenkvaliteten mot försurningsskador, och i ett brett upplagt samarbete mellan Länsstyrelsen, Mölndals kommun, Kungsbackaåns vattenvårdsförbund och berörda markägare stora insatser gjorts, bl.a. i form av byggen av laxtrappor, för att höja naturmiljökvaliteten i området. Sommaren 2004 kunde Niklas Egriell vid Länsstyrelsens naturvårdsenhet stolt proklamera att ”Laxen leker åter vid Västra Ingsjön”<sup>2</sup>. Projektet hade varit ovanligt lyckat.<sup>3</sup> Ädelfisken har alltså återkommit, och sjöarna har följdenligt blivit allt mer attraktiva ur sportfiskesynpunkt. Att i detta läge lägga en flygväg längs hela sjösystemet skulle därför inte kunna betecknas som annat än absurt. Valet mellan Norra och Södra spåret är således betydligt enklare än det kan verka i MKB:n. Av dessa två är Södra spåret det enda realistiska alternativet. Vi menar helt bestämt att det finns betydligt starkare skäl att avföra Norra spåret som alternativ än det finns att avföra nollalternativet.

## *2. Södra spåret kan endast godtas under två ovillkorliga förutsättningar*

Södra spåret kan utgöra ett alternativ, men detta kräver i så fall att två förutsättningar är vid handen:

a) Såsom flygvägen nu är konstruerad passerar den olyckligtvis över all den samlade bebyggelsen i Inseros, där viss näringsverksamhet också finns numera, och riskerar dessutom att komma ut en bit över den västra delen av Västra Ingsjöns vatten, just vid den kommunala badplatsen Bockhagen där hundratals människor vistas somriga dagar för att sola och bada. Detta kan undvikas genom att *förlägga den första svängpunkten ca en halv distansminut längre söderut i startbanans längdriktning, på 2 DME*. Därmed skulle planen passera över mera glesbebyggda områden och gå mellan Inseros och Öjersbo. Eftersom planen då går rakt upp under en längre sträcka är de dessutom på en högre höjd när svängen anläggs vilket minskar bullret på marken. En längre stigning i startbanans längdriktning ger också en väsentligt mindre spridning av planen vilket framställts som eftersträvansvärt. Då skulle man också äntligen komma i harmoni med det flygvägssystem som efter mycket grundliga undersökningar upprättades när tillstånd gavs för flygplatsens öppnande 1976-11-23. Vi har i en tidigare skrivelse i detta mål påpekat att *Koncessionsnämnden för miljöskydd* i detta tillstånd också, under tydligt missnöje med Luftfartsverkets förhållningstaktik framtvungade upprättandet av en karta till ”Luftrum 1974” som bl.a. skulle hållas tillgänglig vid flygplatsen och utsändas till en lång rad berörda instanser som underlag för att ge förutsägbarhet för framtida samhällsplanering.<sup>4</sup> Enligt detta flygvägssystem skulle Stockholmstrafiken gå längs flygvägen CINDY som då gick just i den passage mellan Inseros och Öjers-

<sup>2</sup> [http://www.o.lst.se/NR/rdonlyres/B932AC86-3893-426E-AB68-13A0321A36C6/1323/miljomagasinet\\_3\\_2004.pdf](http://www.o.lst.se/NR/rdonlyres/B932AC86-3893-426E-AB68-13A0321A36C6/1323/miljomagasinet_3_2004.pdf)

<sup>3</sup> <http://www.gp.se/gp/jsp/Crosslink.jsp?d=764&a=181215>

<sup>4</sup> Vi ber i denna sak Miljödömsstolen åter fästa uppmärksamhet på *punkt 2* i vår tidigare skrivelse i detta mål daterad 2006-05-02.

bo som ovan föreslagits som lämplig korrigerings av Södra spåret. Detta framgår tydligt i det i **Bilaga 1** till denna skrivelse återgivna kartutdraget från denna karta, upprättad 1977-06-09, vilken vi nu förutsätter att Luftfartsverket har gjort tillgänglig för Miljödomstolen. Notera här även den lilla stjärna som utmärker en sorgfälligt utvald bullermätningsspunkt strax norr om den nominella flygvägen på berget mellan Västra Ingsjön och Öjersbo – teckenförklaring i karthuvudet **Bilaga 2**. Var ligger den idag, och hur går det med bullerbevakningsprogrammet? Som vi tidigare anfört har inget beslut sedan flygplatsens upprättande fattats om att ändra flygvägen CINDY. Att det inte skett några förändringar anges uttryckligen både i 1983 års kompletteringsbeslut (s. 51 f. och Bilaga E) och i 1990 års beslut (Koncessionsnämndens beslut 1990-02-05, nr 8/90, Bilaga 3: ”Inga routförändringar”). Likväl har denna flygväg nu en helt annan sträckning i Luftfartsverkets handlingar. Det är ingen överdrift att säga att all den turbulens kring Stockholmstrafiken som skapat så stor oro och så stort obehag öster om flygplatsen de senaste 20-25 åren beror på att Luftfartsverket på det mest försåtliga vis smugit in förändringar i utflygningen mot Stockholm utan vederbörliga miljöprövningar och beslut. Även i det senaste förslaget finns tendenser till samma undanlidande strategi då det inte anges någon nominell flygväg utan endast ett s.k. ”spår”. Vi som känner tillvägagångssättet vet att det i detta fall kommer att bli den öst-nordliga begränsningslinjen för detta ”spår” som i praktiken kommer att fungera som den nominella flygvägen. *Vi yrkar därför på att Luftfartsverket tvingas ange en nominell flygväg i form av en linje i detaljerad skala för det ”Södra spåret” likt det som angavs på 1977 års karta. Detta är särskilt angeläget nu, eftersom den nya navigeringstekniken tillåter en mycket exakt styrning av trafiken<sup>5</sup>, i synnerhet i en så rak startfas som här blir aktuell. Vi yrkar dessutom på att denna nominella flygväg mellan Inseros och Öjersbo följer den linje som angavs för ost- och sydgående trafik på 1977 års karta till ”luftrum 74”, för att därefter ansluta till en tänkt centrumlinje i nuvarande sträckning av ”Södra spåret”. En sådan förändring kan knappast utgöra något större problem då den väl ryms inom ”Södra spårets” begränsningslinjer och således redan ligger inom Luftfartsverkets eget förslag. En återgång i detta avseende till ”luftrum 74” och 1976 års sorgfälligt övervägda beslut skulle vara ett oerhört stort framsteg ur rättvisesynpunkt och det skulle förhoppningsvis kunna skapa större ro och förutsägbarhet i området och minska den utbredda känsla av rättslöshet som Luftfartsverket spridit i bygderna öster om flygplatsen de senaste 20-25 åren.*

b) Den andra ovillkorliga förutsättningen för att det Södra spåret skall kunna godtas är att Luftfartsverket uppfyller de utfästelser man gjort i de förhandlingar som förts i frågan om att rätta ut utflygningssvägen för övrig södergående trafik för att inte göra bullersituationen i Inseros och Öjersbo alldeles orimlig. *Om trafiken mot Stockholm därför förläggs längs Södra spåret enligt ovan, yrkar vi därför på att*

<sup>5</sup> Vi finner det mycket besynnerligt att Luftfartsverket, trots upprepade anmodningar från 1970-talet och framåt om att göra det yttersta för att undvika samlade bebyggelser ändå presenterar två förslag som i en tidig fas går rakt över i ena fallet Eskilsby, i andra Inseros. Skall man nu investera ett större antal miljoner i ett nytt exakt navigeringssystem borde ju detta rimligen kunna undvikas – lämpligen i enlighet med de här framförda yrkandena.

*Miljödomstolen i sitt beslut förelägger Luftfartsverket att flyttningen av den södergående trafiken genomförs samtidigt.*

Till detta kommer följande:

*Flygvägen CINDY bör avskaffas*

Om trafiken mot Stockholm förläggs längs Södra spåret bör också Södra spåret naturligtvis också bli utflygningsväg för den lilla trafik mot Östeuropa som idag går längs flygvägen CINDY. *I strid med Luftfartsverkets förslag bör alltså flygvägen CINDY avskaffas. Denna flygväg har definitivt gjort sitt, inte bara för att Luftfartsverket tydligen inte vet var den går utan den skulle med Södra spåret som flygväg för Stockholmstrafiken dessutom skapa korsande trafik om den flygs som Luftfartsverket nu låter den flygas.*<sup>6</sup> Det är av det senare skälet obegripligt att Luftfartsverket vill ha den kvar. Det kan endast bero på den sedvanliga strategin att hålla så många vägar som möjligt öppna för framtida behov. Detta skapar dock stor oro för omgivningen och minskar förutsägbarheten för alla andra aktörer. Dessutom skapar det störningar i Ingsjöområdet.

*Fri avvikelse på 5000 fot kan inte godtas beträffande Södra spåret*

Slutligen menar vi att Luftfartsverkets begäran om att flygplanen skall få avvika fritt under dagtid då de nått 5000 fot inte kan godtas. Detta skulle ge synnerligen olämpliga effekter i Ingsjöområdet, men även i Ubbhultsområdet liksom i Hällinsjö, Rävlanda och Bollebygd och måste avvisas. Den korridor som visas i Figur 5.3 i MKB:n ser visserligen en smal och fin ut, men den visar endast ”den huvudsakliga mängden starter”. I själva verket skulle planen börja svänga strax efter Inseros och således skulle Södra spåret komma att gå över hela Ingsjöarnas sjösystem. Vi ansluter oss på denna punkt till det förslag som framförs av Flygbullergruppen Härryda Östras och yrkar på att en fast svängpunkt upprättas mellan Grönered och Björkhult där flygplanen kan ansluta mot HARRY.

### **Sammanfattning**

Vi menar alltså sammanfattningsvis att ”nollalternativet” är det avgjort bästa alternativet och att Luftfartsverkets skäl att avföra detta alternativ är otillräckliga. Domstolen bör alltså förelägga Luftfartsverket att även fortsättningsvis använda denna flygväg. Anser sig Miljödomstolen inte på nuvarande underlag kunna fatta ett sådant beslut bör frågan hänskjutas till behandlingen av den stora koncessionsansökan som nu står för dörren.

Anser domstolen likväl att skäl finns att välja något av de två andra alternativen kan endast ”Södra spåret” betraktas som ett reellt alternativ. ”Norra spåret” skulle på många punkter ge helt oacceptabel miljöpåverkan och borde aldrig ha presenterats som ett alternativ.

---

<sup>6</sup> Vi ber i denna sak Miljödomstolen åter fästa uppmärksamhet på *punkt 2 och 3* i vår tidigare skrivelse i detta mål daterad 2006-05-02.

”Södra spåret” kan dock endast accepteras under två förutsättningar. Dels måste passagen förbi Inseros korrigeras. Den nominella flygvägens centrumlinje måste istället dras mellan Öjersbo och Inseros i enlighet med de intentioner och beslut som fanns när flygplatsen öppnade. Samtidigt måste utrikestrafiken ovillkorligen flyttas från Inseros-området, i enlighet med vad Luftfartverket utlovat i förhandlingar i detta mål. Bullerpåverkan i Inseros och Öjersbo skulle annars bli alldeles orimlig.

Vidare bör Flygvägen CINDY avskaffas och även den lilla trafik som nu trafikerar denna flygväg bör följa det enligt ovan korrigerade ”Södra spåret”.

Slutligen bör en fri avvikelse dagtid efter 5000 fot avvisas för ”Södra spåret” och en fast svängpunkt anläggas mellan Grönered och Björkhult i enlighet med Flygbullergruppen Härryda Östras förslag.

För Ingsjöarnas bullergrupp

Henrik Janson

Jan Ericson

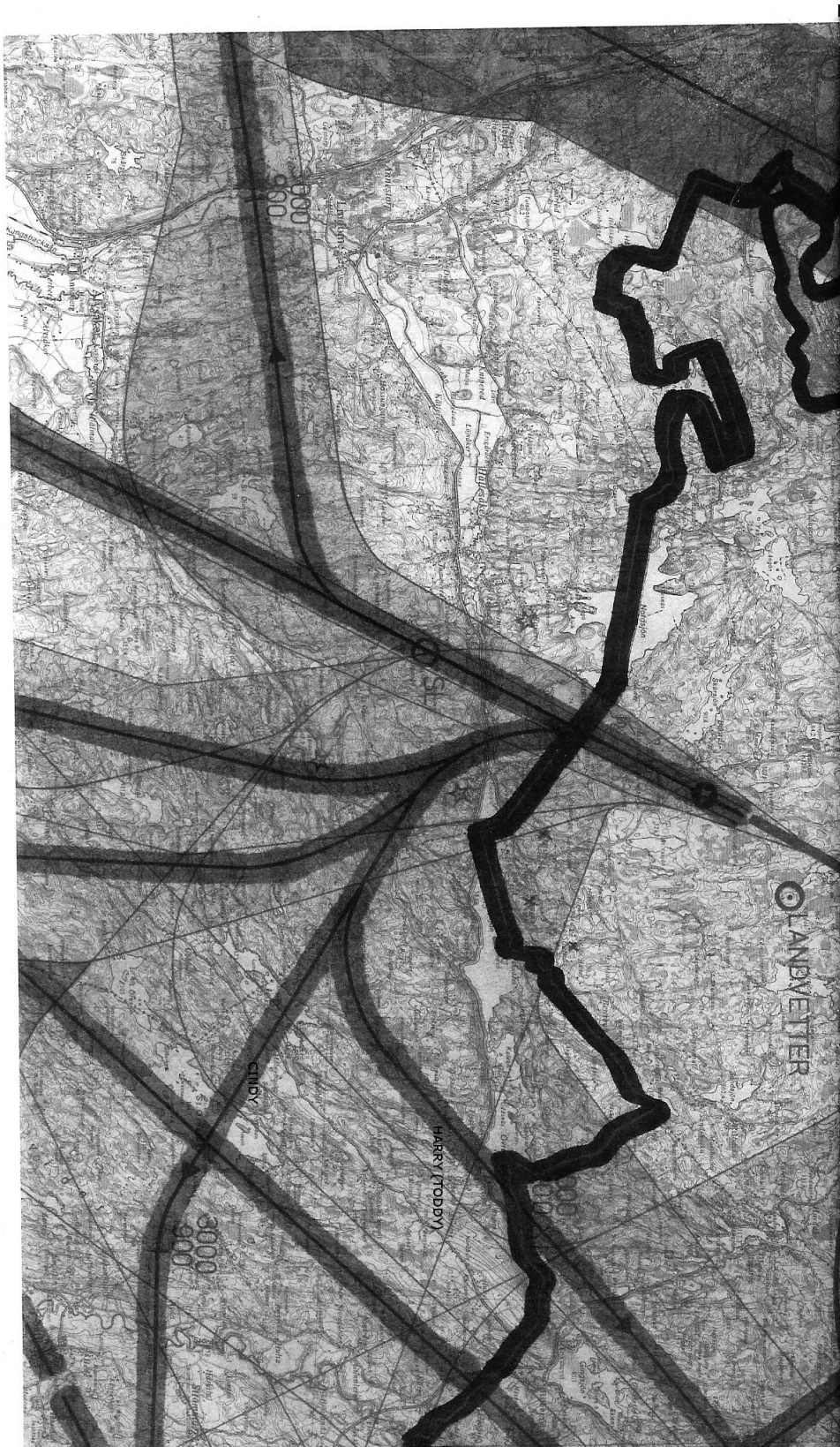
Paul Sirugo

Gamla Hörhagev. 12  
43893 Landvetter  
(Eskilsby)

Backäckrav. 11  
43064 Hällingsjö  
(Ubbhult)

Inseros 5135  
437 92 Lindome  
(Inseros)

**Bilaga 1**





Bilaga 2

