

Jansson Agneta - TVB

Från: Registrator Mark- och miljödomstolen Vänersborg - TVB
Skickat: den 26 maj 2015 08:43
Till: Jansson Agneta - TVB
Ämne: VB: Klagomål på utflygning/Yttrande i mål M 1030-13

VÄNERSBORGS TINGSRÄTT

Ink. 2015 -05- 26

Med vänlig hälsning

Akt. M 1030-13
Aktbil. 175

Pia Rudh
Registrator, Mark- och miljödomstolen, Vänersborgs tingsrätt

0521-27 02 66 • pia.rudh@dom.se • Postadress: Box 1070, 462 28 Vänersborg • Besöksadress: Hamngatan 6 • Fax: 0521-27 02 80 • www.domstol.se

Från: Henrik Janson [mailto:janson@telia.com]
Skickat: den 25 maj 2015 21:25
Till: Harvenberg Kerstin
Kopia: Registrator Mark- och miljödomstolen Vänersborg - TVB; lars.wilke@harryda.se; Mikael Johannison; miljo.halso@harryda.se; jan.ericson@riksdagen.se; florence@oppenheim.se Oppenheim
Ämne: Fwd: Klagomål på utflygning/Yttrande i mål M 1030-13

Ja Kerstin,

Vad säger man? Det är fullkomligt horribelt! "flygstråk"! Nu finns alltså enligt Swedavia över huvud taget inte någon centrumlinje utan bara ca 4 kilometer breda "flygstråk" som de fritt disponerar från startbanan och söder ut! Förklaringen till att de inte lyckas följa centrumlinjen är alltså att de struntar i den. De flyger som de vill för de låtsas som om den inte finns. De anser sig ha tillstånd att ligga och slicka den nautiska milens nordöstra kant och göra den till centrumlinje. Det är klart att ingen kan ju hindra dem för att försöka torgföra denna uppfattning, men de skall väl alla fall i inte kunna gå i land med den?

Jag har nu några dagar haft möjlighet att betrakta hur planen från bana 21 mot Stockholm konsekvent svänger alldeles för tidigt, kommer rätt över Eskilsbyberget och tar sikte på den punkt som ligger en nautisk mil norr om "Södra spårets" sydliga sträckning, d.v.s. de svänger så långt norrut de bara kan. Det betyder som jag tidigare påpekat att de flyger rakt över Västra Insjön och rakt över Ubbhult vilket "Södra spåret" var framtaget under långvariga förhandlingar och bred uppslutning för att förhindra. Inget plan mot Stockholm har dock flugit längs centrumlinjen, och nu har vi ju fått förklaringen till det: de har inga som helst ambitioner att följa den! De bryter således, oavsett vad de säger, flagrant med gällande bullertillstånd, och ljuger såvitt jag förstår rätt ut vad beträffar bullerberäkningarna för som jag minns det förklarar räknades dessa fram med tydlig koncentration av trafiken till centrumlinjen. Det märkliga är att dessa avvikelser inte var något som helst problem när gällande tillstånd började gälla och perioden närmast därefter. Då följde nästintill samtliga plan snörrätt centrumlinjen över Västra Insjöns västra spets och långt söder om Ubbhult, precis som de utlovat med den nya PR-NAV-tekniken. Sedan våren 2012, det vill säga efter att provotiden var över, fick de dock plötsligt stora problem att följa centrumlinjen. Sedan våren 2012 har jag varje år påtalat detta - ja man märker det ju mest på våren eftersom man vistas mera ute då, och jag vet att Lfv/Swedavia lite nedlåtande brukar skämta om att 'nu är trädgårssgrillarna framme igen' när klagomålen kommer in från olika håll. 2 april 2012 svarade du mig följande:

"Hej,
jag håller med om att tyngdpunkten av rörelserna ska ligga runt mitten av flygvägen. Detta tog jag också upp i vårt yttrande till miljödomstolen i ärendet om bredden på flygvägarna. Jag kommer även i fortsättningen att bevaka att det i huvudsak fungerar på det sättet.
Med vänlig hälsning
Kerstin Harvenberg"

Jag känner mig trygg i att du nu åter kommer att klargöra för Swedavia vad som gäller.

Jag har ett två frågor:

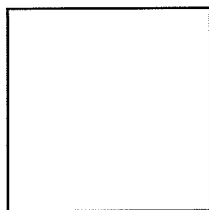
1. När och på vilken grund fastställdes att flygvägarna skall vara 2 nautiska mil breda redan på startbanan? Vi följde förhandlingarna och processen som ledde fram till gällande tillstånd mycket noga, och mig veterligen redovisades inget om detta vare sig i samråd, MKB eller andra handlingar. Någonstans har det ju emellertid smugits in, för enligt vad du säger har ju Länsstyrelsen yttrat sig om detta. Tack för att du var vaken och gjorde det! Kan jag möjligen få ta del av detta yttrande? Miljödomstolen borde väl också ha det egentligen nu inför kommande dom eftersom samma villkor skall prövas igen?

2. Är det rimligt enligt Länsstyrelsens sätt att se att flygvägarna skall vara 2 nautiska mil breda redan på startbanan? Här utnyttjar Swedavia enligt mitt, och jag vågar nog tro de flesta människors sätt att se, helt uppenbart tillståndet in absurdum. Det självklara är ju att som i den bild av Södra spåret som låg till grund för samråd etc (se nedan) att bredden ökar med viss proportionalitet i förhållande till avståndet till startbanan, och i viss proportion till hur komplicerad flygvägen är. I detta fall är den ju till en början spikrak och helt okomplicerad. En av de fördelar som fördes fram med Södra spåret var ju just att eftersom svängen var mindre tvär så skulle det leda till mindre spridning av trafiken, såsom framgår vid jämförelse av alternativen på kartan nedan.

Sedan: Vad i all världen spelar det för roll var jag bor? Och hur vet hon förresten det? Har de suttit och googlat på mig? Man tar sig för pannan!

Med bästa hälsningar,

Henrik Janson
Ordf. i Södra Landvetter Kommunalförening



Vidarebefordrat brev:

Från: "Gelin, Maria (GOT M M)" <maria.gelin@swedavia.se>
Ämne: **SV: Kklagomål på utflygning**
Datum: 25 maj 2015 17:05:17 CEST
Till: Harvenberg Kerstin <Kerstin.Harvenberg@lansstyrelsen.se>
Kopia: "'Henrik (janson@telia.com)'" <janson@telia.com>

Hej Kerstin,

Underlag för beräkningsbara flygvägar tas årligen fram från **faktiskt utfall** genom att göra en statistisk analys av radarspårerna längs varje flygväg. Det nominella spåret används enbart till att definiera det område ± 1 nm som flygplanen ska framföras inom, se villkorstext nedan, och används inte för bullerberäkningar. Om flygplanen på någon flygväg inte ligger på det nominella spåret kommer detta att avspeglas i beräknade bullerkonturer.

Villkorstext:

Ankommande och avgående trafik som framförs enligt Instrument Flight Rules (IFR) ska i huvudsak avvecklas efter det föreslagna SID/STAR systemet med tillhörande regelverk (Transportstyrelsens författningssamling). Minst 90 % av startande IFR-trafik ska som riktvärde* framföras inom föreslagna flygstråk (SID).

Bredden av flygvägskorridorerna fastställs till ± 1 NM (Nautisk mil) från de nominella flygvägarna.

Swedavias kvartalsvisa flygvägsuppföljning redovisar grafiskt endast avvikelser. Att dra slutsatser om fördelning av trafik utifrån kvartalsrapporten ger därmed en felaktig bild av trafiksituationen då avvikelserna under första kvartalet endast motsvarar 3,8 % av all trafik. En analys av alla starter på Södra spåret för kvartal 1, 2015, visar att medelradarspåret ligger 100 m öster om det nominella spåret samtidigt som Henrik Jansson bor ungefär 1 nm från det nominella spåret. I detta område ligger flygplanen på ca 1000 m höjd över mark vilket ger att ljudnivåerna i det område där klagande bor är ca 0,2 dB högre än vad de hade varit om flygplanen flög exakt längs det nominella spåret.

Göteborg Landvetter Airport innehåller ovan villkor för följande av SID.

Under 2014 framfördes 94 % av startande IFR-trafik inom föreslagna flygstråk och gällande första kvartalet för 2015 framfördes 97 % av trafiken inom föreslagna flygstråk. Då Swedavia inväntar dom gällande nytt tillstånd enligt miljöbalken samt att bullerberäkningarna utgår från faktiska radarspår avser Swedavia inte att gå vidare och utreda en förändring av flygvägen.

Vänligen,
Maria



Maria Gelin
Miljöchef
Ledningsstöd Miljö

Tel: 010 109 31 50 Mobil: 0768825430
E-post: maria.gelin@swedavia.se Fax: 010-109 31 11

Swedavia AB
Göteborg Landvetter Airport
438 80 Landvetter
Tel växel: 010-109 31 00 Fax: 010-109 31 11
www.landvetterairport.se

Tänk på miljön innan du skriver ut detta e-postmeddelande.

Från: Harvenberg Kerstin [<mailto:Kerstin.Harvenberg@lansstyrelsen.se>]

Skickat: den 18 maj 2015 16:54

Till: Gelin, Maria (GOT M M)

Kopia: 'Henrik (janson@telia.com)'

Ämne: Kklagomål på utflygning

Hej,
Henrik Jansson i Eskilsby ringde och klagade på att planen vid start bana 21 mot Stockholm mm tar en för snäv sväng. Det innebär att de flesta plan inte är centrerade runt mittlinjen utan ligger i norra kanten. Villkoret om minst 90 % inom flygvägen följs. Så som jag har fått det beskrivet har bullerberäkningen utgått från en viss andel (50 %) på mittlinjen och resten fördelade på båda sidor. Om nästintill samtlig plan ligger norr om mittlinjen kommer bullerpåverkan att bli annorlunda. I den senaste kvartalsrapporten är fördelningen längs norra sidan tydlig.

Vilka möjligheter finns det att ändra beskrivningen av flygvägen så att planen fördelas runt mittlinjen så som var avsett?

Med vänlig hälsning
Kerstin Harvenberg

Kerstin Harvenberg
Länsmiljöingenjör
Miljöskyddsavdelningen
Länsstyrelsen Västra Götalands län
403 40 Göteborg

010-22 44 666
kerstin.harvenberg@lansstyrelsen.se
www.lansstyrelsen.se/vastragotaland