

17 APR 2009

FORENING MOT UNØDIG FLYSTØY
EVA SÅRFI, TANGENVEIEN 1, 2054 MOGREINA
E-POST; eva.sarfi@ilos.uio.no

15.04.09

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep.,
0030 Oslo.

Innspill til høringsnotatet fra Samferdselsdepartementet 11.februar 2009 med ref 09/53-MF Høring om tvangsmulkt og overtredelsesgebyr.

Forening mot nødvendig flystøy Gardermoen slutter opp om forslagene til mulighet for å ilegge tvangsmulker ved overskridelser av forskriftene for Oslo Lufthavn Gardermoen. Styrking av tilsynet med reglene omkring flyplassen, som sikring mot terror og sabotasje og vern av miljø og helse for nærmiljøet og befolkningen, er av største viktighet for landets hovedflyplass og for den tette befolkningen som ligger rundt flyplassen. Vi har noen presiseringer til punktene i saken.

7.4 Brudd på miljøreglene

1. Åpningstider.

Hovedflyplassen er en såkalt nattåpen flyplass. Dette er til stor helsemessig belastning for befolkningen rundt flyplassen. Dette faktum gjør at det er særs viktig at det kun er nødvendige flybevegelser som foretas i tidsrommet og ikke annen lufttransport som rutefly og charterfly. Nødvendige flybevegelser om natten må kunne dokumenteres som nødvendig.

Nattiden må endres til kl.2300 til 0700, som gjelder ved de fleste sammenliknbare flyplasser.

Det må kreves at det kun er traseene som er nevnt i forskriften som benyttes. Dette fordi ved andre traseer er det ikke foretatt tilstrekkelig støyutbedring av boligene.

2. Traseforskriften.

Forut for Stortingets vedtak i 1992 ble det brukt til sammen 250 millioner kroner fordelt over 100 aktører med spisskompetanse for å vurdere beste løsning hva angår sikkerhet, drift og økonomiske forhold knyttet til Oslo lufthavn Gardermoen. Den segregerte driftsmodell med landing på den høyre banen og takeoff fra den venstre banen ble erklært å være den beste løsning hva angår sikkerhet, drift, økonomi og forutsigbare støyområder. Løsningen omfatter en klar linje for inn og utflyging fra/til Gardermoen.

Den trussel som kunne oppfattes som vanlig i 1992 var at enkelte fly kunne bli kapret og tvunget til å lande eller bli sprengt. Det spesielle er at i dag må selve flyplassen også oppfattes som et terrormål i tillegg til andre markerte områder med stor ansamling av personell. Dette gjør det enda mer nødvendig å ha en forutsigbar og kontrollerbar inn og utflygingsmodell for alle flyplasser. Videre så gjør dette faktum det avgjørende å ha et aktivt og troverdig kontroll og oppfølgingssystem. Dagens forskrift ivaretar sikkerhetsaspektet ved flyplassen blant annet ved at østre rullebane har en "sikkerhetstrase" som tar av østover fra østre rullebane. Denne er avsatt til propellfly, ambulanse og for sikkerhet ved krisesituasjoner.

Forskriften for Oslo lufthavn 16. desember 1997 om inn- og utflygingstraseene for Oslo lufthavn Gardermoen er under evaluering. Det nye forslaget foreslår å forandre inn- og utflygingsmønsteret slik at de skal kunne ta av og lande på hvilken som helst av 5 korridorer. Det vil si at flyene kan ta av og lande på hvilken som helst av de 5 korridorene som er foreslått ut fra trafikale hensyn. "Sikkerhetstraseen" blir dermed endret til korridor for rutefly og flyplassen mister "sikkerhetstraseen". Dette vil svekke kontrollen og sikkerheten ved flyplassen.

Korridorer

Forslaget til de nye forskriftene foreslår korridorer i stedet for traseer ut i fra en begrunnelse at korridorene er strengt avgrenset og forutsettes en fastsatt flyhøyde før flyene kan endre kurs. Dette vil samle støyen i korridorene og redusere den samlede støyen som befolkningen blir utsatt for. Bredden på disse korridorene er imidlertid så brede at det er tvilsomt om det muliggjør kontroll og samkjøring av flybevegelsene.

Forslaget til de nye forskriftene knytter bruk av korridorer tett opp mot endringer av flymønsteret ved flyplassen. Det vil imidlertid være fullt mulig og implementere forslaget om korridorer i dagens smale flymønster og dermed oppnå både at regelverket er lett kontrollerbart samtidig som det avgrenser støy for befolkningen.

Sanksjoner.

Det må kunne gis sanksjoner for brudd på forskriftene. Det vil da være rimelig at boten tilfaller kommunen som et øremerket tilskudd til støyutbedring og forbedring av nærmiljøet rundt flyplassen.

Anbefalte tiltak

1. Alle takeoff skal foretas fra den venstre banen bundet til en utflygingslinje som fastsatt i gjeldende instruks.
2. Alle landinger skal foretas på den høyre banen helt bundet til en innflygingslinje som er fastsatt i gjeldene instruks.
3. Det etableres audio/visuell dokumentasjon av alle inn/ut flyginger.
4. Alle fly som lander uten å ha fulgt landingsbestemmelser skal vises til avgrenset område på flyplassen og evakueres under full kontroll av Politiets AT-styrker.
5. Reaksjon ved brudd bør bli:
 - a) Bøter (forelegg)
 - b) Strafferettslig reaksjon ved gjentakelse.
 - c) Landingsforbud for det enkelte fly
 - d) Generelt landingsforbud for fly med samme eier.

For styret i Forening mot unødig flystøy

Leder Eva Sårfi

