

Mark- och miljödomstolen
Nacka tingsrätt
Box 1104
131 26 NACKA STRAND

Synpunkter från Föreningen Boende mot buller i norra Sollentuna med anledning av Swedavias ansökan om nytt miljötillstånd för verksamheten vid Stockholm Arlanda Airport, domstolens målnummer M 2284-11

Bakgrund

Föreningen Boende mot buller i norra Sollentuna bildades 2003, som en direkt följd av de dramatiskt ökade upplevda bullerstörningarna i samband med öppnandet av Arlandas tredje bana. Under årens gång har vi haft anledning att sätta oss in i de förarbeten som föregick det tidigare miljötillståndet, och dessutom har vi beretts möjlighet att yttra oss dels i samrådsmöten och dels vid förhandlingarna vid Miljööverdomstolen avseende villkor 6 i det ursprungliga miljötillståndet. Nu när ett helt nytt förslag till miljötillstånd framlagts för domstolen har vi alltså ett antal års erfarenhet av diskussioner med LFV (senare Swedavia), bullermätningar, kommunkontakter, kontakter med våra medlemmar och forskningsrapporter om bl.a. hälsoeffekter av buller. Således uppskattar vi denna möjlighet att bidra till domstolens bedömning med kommentarer från representanter för den drabbade allmänheten.

Med anledning av vår inriktning på bullerfrågor framför vi nedan bara synpunkter på bulleraspekterna i Swedavias ansökan.

Synpunkter

- Föreningen motsätter sig landning söderifrån på rakkana mot bana tre, med hänvisning till det ursprungliga miljötillståndet. Enligt vår mening var tillståndsgivarens avsikt då att skydda Upplands Väsby – och därmed också norra Sollentuna – mot bullerexponering, genom att kräva kurvad inflygning (som då bedömdes möjligt att genomföra). Att sådana tekniska möjligheter inte uppstod framförs nu av Swedavia som skäl att inte ta någon hänsyn till de uppkomna bullerstörningarna. Vi anser att det resonemanget är orimligt: tillståndsgivarens omsorg om medborgarna bör väga tyngre. Det är alltså Swedavias skyldighet att nå avsett skydd; att en lösningsmodell inte kan realiseras är inget skäl att låta bli att lösa problemet.
- I ansökan framför Swedavia att man ”åtagat [sic] sig att aktivt medverka i det internationella arbetet att utveckla tekniker för flygoperativa procedurer för trafikavveckling, som kan användas för att så långt möjligt begränsa antalet överflygningar över Upplands Väsby nuvarande tätort som genererar en maximal ljudnivå överstigande 70 dB (A)” (citatet från domstolens kungörelse, dok id 264759). Se för övrigt Naturvårdsverkets utredning om riktvärden för trafikbuller vid nyanläggning eller väsentlig ombyggnad av infrastruktur, 2001-12-20, Dnr 540-355-01 Rv). Vi anser att detta är en utfästelse utan värde, eftersom slutsatsen blir att om sådana procedurer inte kan skapas så kommer man att kunna fortsätta operationerna enligt det sökta alternativet. Alltså finns inget tryck på Swedavia att på allvar driva en sådan utveckling, eftersom kostnaden för ett misslyckande blir noll: man får driva trafiken på det sätt som Miljööverdomstolen ansåg skulle ovillkorligen upphöra senast 2018.

- Vi anser dessutom att även Sollentuna ska nämnas i åtagandet ovan.
- Förutom frågorna runt inflygning bana 01R (dvs bana 3, söderifrån), anser vi att Swedavia måste planera in- och utflygningsprocedurer så att minsta möjliga bullerexponering uppnås för norra Sollentuna. Till exempel bör insvängning mot bana 01L österifrån över tätbebyggt område undvikas. Utflygning från bana 19L söderut sker också över samma område främst nattetid.
- Vi förordar att Swedavia åläggs genomföra kontinuerliga mätningar för att kontrollera att bullerexponeringen hålls inom avtalade gränser. I samband med detta bör mätmetoderna ses över: 70 dB(A)-gränsen utomhus avser såvitt vi förstår bullerexponering på uteplats invid vägg i anslutning till bostad, medan de mätningar som redovisas i ansökningsmaterialet (åtminstone mätningarna i Rotebro, där vi har tillgång till råmaterialet) utförts som frifältsmätningar. Dvs man tar inte hänsyn till reflexer mot mark och vägg, som ger upp till 6 dB mer exponering. Våra egna analyser har visat att om man tar sådana hänsyn så blir antalet överflygningar som överstiger 70 dB(A) avsevärt flera.
- Vi noterar för övrigt att trafikprognosen för 2020 (275 000 flygrörelser, se bilaga MKB 5.6) ligger långt under sökt maxkapacitet (350 000). Alltså kan man kanske ifrågasätta behovet av över 84 flygrörelser per timme, det driftfall som driver kravet på parallella mixade operationer (vilket förefaller vara svårast att förena med kurvad inflygning till bana 01R). Kravet på maxkapacitet brukar härledas till att kunderna (flygbolagen) gärna väljer populära tidsintervall; kanske differentierade avgifter skulle kunna skapa en jämnare fördelning över dygnet?
- Vi stödjer för övrigt Sollentuna Kommuns inlägga i ärendet.
- Slutligen vill vi framhålla norra Sollentunas särskilt utsatta bullerläge med hänsyn till den sammanlagda påverkan från inte bara flyg utan också väg (E4, 80 000 fordon/dygn) och tåg (fyrspår, 460 tåg/dygn). Visserligen avser målet enbart Arlandas bidrag, men vi ber att domstolen också tar hänsyn till det faktum att medborgarna inte kan selektivt välja bort bullerkällor.

Styrelsen för Föreningen Boende mot buller i norra Sollentuna

Ulf Olsson

Harriet Goliath

Gunnar Lustig

Albert Forsgren

Lars Rudling

Sten Torpare

Ditte Sparre

Web: bullerfritt.se
 Mail: styrelsen@bullerfritt.se
 Telefon: 070-9860687 (Ulf Olsson)

Postadress:
 Föreningen Boende mot buller i norra Sollentuna
 c/o Harriet Goliath
 Holmbodavägen 79
 19277 SOLLENTUNA