

Verksamhetsberättelse för verksamhetsåret 2011 Föreningen Boende mot buller i norra Sollentuna

Allmänt

Föreningen Boende mot buller i norra Sollentuna är en ideell förening vars ändamål är att förbättra boendemiljön i norra Sollentuna när det gäller bullerstörningar från flyg tåg och vägtrafik. Föreningen har sedan starten 2003 på olika sätt försökt påverka berörda myndigheter, politiker och organisationer att aktivt agera för att bullersituationen skall förbättras.

Anledningen till att föreningen bildades var det ökade flygbuller som drabbade Norrviken-Viby-Rotebroområdet i samband med att en tredje bana öppnades på Arlanda flygplats våren 2003. Hittills har arbetet i huvudsak utförts av ett fåtal personer i styrelse och arbetsgrupper. Vi har arbetat med att föra en dialog med berörda parter, framförallt Swedavia tidigare Luftfartsstyrelsen, ställa frågor och komma med förslag till förändringar i flygverk-samheten med syftet att få lindringar av bullerstörningar över bebyggelse.

Styrelsen har bestått av

Ordförande	Hans Redtzer
Sekreterare	Harriet Goliath
Kassör	Gunnar Lustig
Ansvarig hemsidan	Ulf Olsson,
Ledamöter	Albert Forsgren Lars Rudling
Ersättare	Maria Bergström
Revisor har varit t	Björn Wanjura..

Antalet medlemmar i föreningen är ca 300.

Styrelsen har under året haft 6 protokollförda sammanträden varav ett större möte med deltagande av representanter för Swedavia och Flygbullerföreningen i Upplands-Väsby.

Historik

Det som har inträffat under åren fram till 2011 har dokumenterats dels på vår hemsida "Bullerfritt.se", dels i verksamhetsberättelser t o m 2010.

Swedavia AB som bl a svarat för driften av Arlanda fick under 2010 sitt uppdrag av Luftfartsverket..

Länsstyrelsen är den myndighet som svarar för tillsynen av verksamheten på Arlanda d v s att man kontrollerar att verksamheten som bedrivs av Swedavia följer fastlagda mönster. Länsstyrelsen skall också kontrollera att exempelvis flygvägsmonster är acceptabla ur bl a miljösynpunkt. Grunden är det miljötillstånd som krävs för att bedriva flygverksamhet d v s erhålla koncession.

Eventuella ändringar i miljötillståndet ska tas upp i **samarbetsorganet för Arlanda**, där berörda kommuner är medlemmar och vissa intresseorganisationer, bl a har vår

förening insynsrätt. Vi känner inte till att samarbetsorganet har haft något sammanträde under 2011

Villkor 6

Det i särklass viktigaste villkoret i nuvarande miljötillstånd beskrivs i Villkor 6, som innebär att överflygning av norra Sollentuna och centrala Upplands Väsby ej får ske. Lösningen på detta problem var att inflygningen till bana 3 söderifrån som betecknas som 01 R skulle ske snett eller kurvat för att undvika överflygning av bebyggelsen i norra Sollentuna och Väsby tätort. Denna lösning godkändes inte av luftfartmyndigheterna numera Transportstyrelsen eftersom det saknas navigeringssystem framförallt i flygplanen. Länsstyrelsen beslöt i augusti 2003 att stoppa flygningen över tätorterna men detta överklagades av Luftfartsverket till **miljödomstolen** som i dom 2004-03-03 medgav överflygning d v s rak inflygning söderifrån till bana 3 eftersom tekniska förutsättningar saknades för annan lösning. Länsstyrelsen fick till stånd en omprövning av miljödomstolens beslut med ett nytt beslut den 29 november 2007, vilket dock inte ledde till någon ändring på kort sikt, men Lfv ålades att genomföra en utveckling av ett navigationssystem, RNP-RNAV, med syftet att snarast möjligt kunna installera och använda det för kurvade eller sneda inflygningar. Swedavia skulle senast 2011-01-02 till Länsstyrelsen och samarbetsorganet redovisa system som möjliggör sneda eller kurvade inflygningar. (så har också skett).

Vår förening liksom systerföreningen i Väsby överklagade beslutet till **miljööverdomstolen**. Dock befanns vi ej behöriga att överklaga beroende på att vi ej har tillräckligt antal medlemmar varför vi, ett antal styrelsemedlemmar, i stället överklagade som enskilda sakägare..

Domen från miljödomstolen fick ligga kvar. Lfv ålades dock att **före 2018** upphöra med överflygningarna över tätbebyggt område.

Händelser under 2011

Eftersom Swedavia påtagit sig att inkomma med en ny och fullständig miljöansökan under 2011 har styrelsen ivrigt väntat på denna. Ännu nu i slutet på mars 2011 saknar vi densamma.

Swedavia presterade tidigare ett underlag för samråd rörande ansökan om nytt tillstånd för verksamheten vid Stockholm-Arlanda Airport. Föreningen fick möjlighet att yttra sig över detta vilket också skedde.

Luftfartsverket har enligt det nu gällande Allmänna villkoret uppdraget att testa inflygning med s k mixade parallella operationer på både bana 1 och 3 för starter och landningar med syftet att på sikt öka kapaciteten för starter och landningar Vi har haft möjlighet att yttra oss över Swedavias anmälan att och hur detta skall genomföras.

Swedavia har fått godkänt procedurer för att vid tjänlig väderlek d v s god marksikt kunna landa efter kurvad inflygning.

Swedavia ska enligt villkor 6 i det nu gällande tillståndet för Länsstyrelsen redovisa **system för kurvade eller sneda inflygningar**. Så har också skett genom ett

dokument om 28 st A4-sidor som i stort sett utgör en handlingsplan som visar på de många hinder som gör att ett tänkt system ej kan införas de närmaste åren. Tyvärr nämns inte norra Sollentuna som ett drabbat område utan endast Väsby tätort.

En viktig händelse som formellt hör till **verksamhetsåret 2012** är att Mark- och miljödomstolen i februari kungjort den nya tillståndsansökan från Svedavia.

Trafiksituationen

Trafikvolymen räknat i antal flygrörelser är fortfarande lägre än den har varit som högst. Därmed har bullerstörningarna minskat något.

Dock har störningarna ökat över Viby. Vid nordliga vindar (nordväst-nordost-ost) landar man dels på bana 3 vilket innebär en överflygning av Viby-Pommern, dels på bana 1. Av de plan som landar på bana 1 kommer ungefär en tredjedel österifrån och kurvar på låg höjd (ca 700 meter) över Norrviken och Pommern och nordligaste Viby. Vid sydliga vindar och start från bana 3 kurvar planen först österut för att undvika Rotsunda, svänger sedan västerut och flyger över Norrviken och rakt över Pommern. Eftersom planen är under stigning är dånet särskilt starkt och långvarigt.

En åtgärd som vi saknar är att bana 1 norrut skall ges samma (högre) inflygningshöjd som bana 3 d v s 4 000 fot.

Framtiden

Vi ser självfallet fram emot den vidare behandlingen av Swedavias ansökan om nytt miljötillstånd som vi kommer att studera med stort intresse.

Föreningen Boende mot buller i norra Sollentuna

Hans Redtzer

Harriet Goliath

Gunnar Lustig

Albert Forsgren

Ulf Olsson

Lars Rudling