

## **Minnesanteckningar från informationsmöte 2004-06-10 om "Stenvändarprojektet" på Luftfartsverket.**

Deltagare från lfv: Anders Ledin, Rosemari Magnusson, Pia J., Gunnar Lönn, Lil. Agvald, Eva Myrin, Sus. Runnqv., Åke Söderkvist + ytterligare tre personer, en kvinna, samt två piloter, den ene hette Hans Sjöberg. (Jag hann inte uppfatta alla namn vid den snabba presentationen från Ledins sida, och flera av namnen kan vara felskrivna, men den som är förtrogen med tjänstemannaskaran på lfv kan säkert identifiera dem med ledning av min förteckning).

Övriga deltagare: ca 35 personer, de flesta glesbygdsboende i trakten kring flygfältet, från Väsby 2 personer, Curman och den unge drivande styrelseledamoten, från Rotebro 3 personer, en för mig okänd som Ken känner, Jan Erik Linstad samt undertecknad.

Gunnar Lönn: Studier av förslag till nya SID:ar och justering av utflygningsvägar. Utflygning söderut från bana 3 (som vi känner av kvällar och nätter när de svänger över Rotebro och går västerut eller söderut), ska förskjutas ytterligare söderut så att svängen ska gå över golfbanans södra del och vidare sydvästvärt över Lilla Viby gård och bostadsbebyggelsen i anslutning till denna. Det borde innebära en klar förbättring för oss, någon störning över Viby men å andra sidan torde planen där ha hunnit få högre höjd ( 5000-6000 fot dvs 1600-2000 m) varför det totalt torde innebära en förbättring. (Bana 1 används ej på nätterna, bullerrestriktioner, 55 dB-kurvan).

Det utbröt en omfattande detaljdiskussion, inte om den nyss nämnda flygvägen, utan om andra störningar här och var som drabbade glesbygdsboende. Det var företrädesvis från folk störda av maxbuller, dvs den momentana bullertoppar på över 70 dB, som vi också drabbas av. Här upplystes vi av miljöchefen Myrin att det finns inga gränsvärden för momentanbuller, dvs det buller man blott drabbas av då och då.

Bullerexperten Åke S. beskrev hur man mäter buller: man mäter ett slags medelvärde - över tid, mellan de bullertoppar de olika planen förorsakar och det ickebuller som uppstår mellan planen. Dvs en lång tystnad raderar ut ett buller, hur stort buller det än är. Så mäter man det över en tidsperiod - ett år - och kallar det "ekvivalent bullernivå". Det innebär att med den principen blir endast områden med mycket frekvent buller och med ständigt bakgrundsbuller från flygverksamhet störda, dvs endast områden i omedelbar närhet av flygplatsen. De områden som blir utsatta för enstaka överflygningar, oavsett hur högt de bullrar, räknas ej som störda enligt regelverket! Det spelar ingen roll om man som vi, råkar ut för bullerstörningar i 3 veckor i sträck om den perioden följs av en period med 3 veckors tystnad. Det konstituerar inget ekvivalent buller. Vi är ju enbart drabbade av inflygningsbuller när det blåser nordliga vindar, när det blir sydlig vind landar planen norrifrån och vi får lugnt och tyst. Maxbullret räknas ej som störande. Undantaget är de kvälls- och nattstartande planen som ger bullertoppar som väcker oss, och de ska man enligt regelverket ta hänsyn till - även om det inte är det så kallade ekvivalentbullret som vi vaknar av. Det är det enda fall där lfv behöver beakta maxbullret.

(Jag tog en diskussion påföljande dag med Lars Enbom, gammal bullerexpert på lfv i Norrköping samt med miljöchefen Myrin om detta och fick det bekräftat att det förhåller sig på det sättet. Lyckligtvis finns det i Miljöbalken hänsynsregler, innebärande att en verksamhet som förorsakar olägenheter - av buller, utsläpp etc - ska utnyttja bästa teknik, arbetssätt och metoder för att minska olägenheterna så långt det kan anses skäligt. Det är väl de skrivningarna i Miljöbalken vi tills vidare får luta oss mot. Men jag menar, och flera andra jag talat med håller med, att det inte är rimligt att applicera samma synsätt på buller som på

Per-Olof Wikström

Adress: Almsättersvägen 23  
19276 Sollentuna/Sverige

Tel.: 08-626 75 82, 070/797 04 16  
Fax: 08-626 75 82

Postgiro: 34 44 69-2  
e-mail: perobf.wikstrom@swipnet.se

utsläpp av föroreningar, bullret ger ju ej en smygande, långsam förgiftning. Även kortvarig, stark bullerexponering är otrevlig och ohälsosam. Bestämmelserna måste ändras i detta avseende. Detta är ett område vi bör satsa på ).

I diskussionen klagade flera på att man ej sett resultat av stenvändaråtgärderna, några få var positiva och tyckte det "blivit bättre". Lfv-folket försvarade sig med att åtgärderna är idéer som utvecklats och ska prövas och måste godkännas av såväl länsstyrelse som andra berörda innan de kan förverkligas.

Av andra idéer nämndes att **behålla en högre anflygningshöjd** tills planet är nära flygplatsen och **CDA** (ungefär: kontinuerlig sänkning av anflygningshöjden), samt **sned inflygning**. Den förstnämnda är otvivelaktigt bra för oss: nuvarande flyghöjd över Rotebro höjs från 750 m till 1200 m, CDA är svårare att se fördelar med. Den sist nämnd är väl den för oss mest intressanta, som innebär att söka göra anflygning söderifrån (i enlighet med villkor 6) med hjälp av en serie flygfyrar i grönområdet mellan Väsby och Vallentuna där planen ska kunna kurva sig fram mellan de olika fyrarna och på det sättet ledas fram till sista anflygningsfyren i bana 3:s förlängning. 30% av planen är utrustade med de erforderliga tekniska hjälpmedlen. I mötet deltagande piloten Sjöberg bekräftade att de (piloterna) såg detta som framtiden för angöring med flygplan i storstadsområden, meddelade att prov utfördes f n i simulator och i luften.

**Brantare anflygningsvinkel** är en idé som förkastats.

**Övriga frågor:** Jan Erik efterlyste konkreta förslag om **1.** Hur ta bort bullret från det enskilda planet, **2.** Hur ta bort de koncentrerade stråken av flygplan och **3.** Hur få bort peak hour traffic? Jag fyllde på med att fråga om 2., de koncentrerade stråken: Den tekniska utvecklingen har ju lett till att planen ligger starkt koncentrerade utefter samma stråk, svänger utefter samma stråk etc. Kan man minska störningarna genom att tvärt om söka sprida och fördela bullret över en större yta eller nyttja tekniken så att man fördelar gracerna? Det svarades att inriktningen hittills varit att försöka samla stråken så koncentrerat som möjligt, och få ordentligt störda, men totalt färre störda. Man har dock diskuterat den s k noise charing-metoden och man avsåg att analysera den vidare. Den av mig okände från Rotebro sade sig ej märkt någon minskning av bullerstörning, Lönn sa att starter nattetid reducerats och att de kollar postflyget. Rosersbergare meddelade att de upplevt lättnader se'n bana 3 öppnades. En person från Bollstanäs föreslog att man vid starter skulle vara noga med att starta från banans början. Man skulle då utnyttja flygfältet som bullermottagare och nå högre höjd innan man kommit in över bebyggelse, minska bullerutbredningen, 400 m kortare bullerutsträckning från banändan. Förslaget bemöttes knappast med entusiasm av lfv. Piloten nämnde att de tyckte det kunde vara praktiskt att kunna starta från en punkt närmare mitten av banan. Vilket förslagsställaren misstänkte att man tyckte. I övrigt kan noteras att antalet starter och landningar mellan 0-6 är av storleksordningen 25-30 enligt Pia J.