

Föreningens situationsbeskrivning, krav och åtgärdsförslag

I detta dokument förtecknas föreningens ”Boende mot Buller i Norra Sollentuna” krav grundade på innevånarnas behov samt några förslag till åtgärder som vi från lekmannaperspektiv med hittills kända fakta bedömer minska flygbullerstörningar i norra Sollentuna.

Innehållsförteckning

1	Bakgrund	1
1.1.	Allmänt	1
1.2.	Syfte med denna inlaga	2
2	Föreningens syfte och ambition	2
3	Antaganden	2
4	Situationsbeskrivning	3
4.1.	Omfattning av flygbullerstörningar i norra Sollentuna	3
4.2.	Andra faktorer som har bidragit till vår situation i norra Sollentuna	5
5	Föreningens krav	7
6	Åtgärder	7
6.1.	Luftfartsverkets förslag till åtgärder	7
6.2.	Föreningens förslag till Luftfartsverket	7
6.3.	Andra åtgärder som föreningen kan tänka sig verka för	10
7	Den fortsatta processen	10

1 Bakgrund

1.1. Allmänt

Boende i norra Sollentuna har upplevt stora miljöproblem sedan driftsättningen av Bana 3 på Arlanda i april 2003. Inget annat bostadsområde i Storstockholmsområdet har fått en så kraftigt ökning av flygbuller sedan Bana 3 togs i drift. Främst orsakas det störande flygbullret av lågt flygande flygplan i sväng såväl vid inflygning till RWY 01R som vid start från RWY 19L. Den intensiva flygtrafiken på låg höjd över bostadsområdena innebär stor miljöpåverkan beträffande både buller och luftföroreningar. I det utsatta området finns ett stort antal villor med trädgårdar och ett antal rekreativsområden för boende i norra Storstockholm. Tidigare användning av Bana 1 (RWY 01L/ 19R) har inte berört oss alls i samma omfattning.

Kort sagt utgör främst flygbullret en märkbar inskränkning av de boendes möjlighet till såväl ostörd nattsömn som rekreation och utomhusaktivitet dagtid, då det under sommardagarna ofta var omöjligt att föra ett normalt samtal - än mindre avnjuta en måltid utomhus.

1.2. Syfte med denna inlaga

På informationsmöte om flygbuller i Sollentuna 22 oktober avtalade Föreningen och Luftfartsverket om att mötas för att gemensamt diskutera åtgärder som kan minska flygbullerstörningar i norra Sollentuna. Enligt överenskommelse med Er Anders Ledin kommer detta möte att äga rum i slutet av januari. Föreningen har inför detta möte lovat att sammanfatta krav samt förslag till åtgärder i ett dokument (detta dokument) som skickas till Luftfartsverket innan mötet.

Luftfartsverket har även bjudit in alla föreningar till ett annat möte 20 januari där Lfv kommer att informera om vilka åtgärder som Luftfartsverkets projektgrupp för utveckling av bullerbegränsande flygvägar har kommit fram till. Föreningen vill naturligtvis kunna påverka vilka åtgärder som Luftfartsverket väljer att utreda vidare i detta sammanhang. Därför översänder vi föreningens krav och förslag till åtgärder med förhoppning om att Lfv kan ta hänsyn till förslagen vid redovisningen den 20 januari.

Föreningen vill fortfarande diskutera förslaget bilateralt med Luftfartsverket på det avtalade mötet i slutet av månaden.

2 Föreningens syfte och ambition

Föreningen Boende mot Buller i Norra Sollentuna representerar i första hand de 18 000 innevånare som bor i området.

Föreningens ambition är att reducera flygbullerstörningarna till en mer rimlig nivå. Inget annat bostadsområde i Storstockholmsområdet har fått en så kraftig ökning av flygbuller sedan Bana 3 togs i drift.

Föreningens syfte är inte att stoppa all flygtrafik i området eller att stänga Arlanda. Arlanda är en viktig del av landets infrastruktur och invånare i norra Sollentuna drar också nytta av att flygplatsen ligger så nära. Därför vill vi påverka relaterade beslut genom samverkan med myndigheter, politiker och andra intressenter som har del i skeendet.

3 Antaganden

Våra krav och förslag till åtgärder baserar sig på följande antaganden:

1: Att Luftfartsverkets förslag som redovisas 20 januari ej är tillräckliga för att snabbt och märkbart minska bullerstörningar i norra Sollentuna.

Det är den bedömning föreningen gör efter det att vi fått ta del av Luftfartsverkets preliminära redovisning av åtgärder (se avsnitt 6.1) på Samarbetsorganets möte den 12 november. Vi bedömer att Lfv förslag enbart fokuserar på långsiktiga åtgärder. Föreningen menar att det även finns en del snabba åtgärder som direkt kan minska bullerstörningar i norra Sollentuna.

2: Att miljödomstolen ger Luftfartsverket rätt gällande tolkning av villkor 6 (förväntas bli domslut under januari 2004) att flyga över centrala Väsby.

Skulle Miljödomstolen ge Länsstyrelsen rätt, har våra förslag rörande inflygning mot Bana 3 inte längre betydelse, eftersom inflygning över centrala Väsby (och därmed över norra Sollentuna) i så fall inte längre tillåts.

3: Att bullermätningar visar värden över acceptabla normvärden

Sollentuna kommun har i november/december genomfört bullermätningar i Rotebro. Rapporten är tyvärr inte klar då vårt förslag skickats in till Luftfartsverket. Men föreningen har preliminärt informerats om att många mätningar ligger över 70 dBA. Därför tar våra krav och förslag utgångspunkt i att bullernivån över norra Sollentuna ligger över det som utlovades av Luftfartsverket då tillståndet för Bana 3 prövades av koncessionsnämnden. Vi utgår ifrån att Sollentuna kommun kommer att skicka rapporten till Luftfartsverket samt Länsstyrelsen när den är klar.

4: Förbättrad konjunktur kan innebära avsevärt ökad flygtrafik

När den allmänna konjunkturen lyfter och Arlandas satsning på utökad fraktrafik slår igenom befarar vi, att flygintensiteten ökar med tunga flygplan inte minst nattetid, då fraktflyget ofta opererar. Föreningen anser att denna trafikökning inte ska få beröra Sollentuna.

4 Situationsbeskrivning

Flygbullerexponering i norra Sollentuna sedan Bana 3 togs i drift

Norra Sollentuna har kanske drabbats hårdast av alla bostadsområden i Storstockholmsområdet sedan Bana 3 tagits i drift. Den uppkomna situationen är ett resultat av orättvisor/särintressen, avsaknad av att kunna påverka vår egen situation samt att en del av de fakta som låg till grund för prövning av tillståndet för Bana 3 nu visar sig vara felaktiga.

4.1. ***Omfattning av flygbullerstörningar i norra Sollentuna***

4.1.1 **Rotebro är det enda område som drabbas av både inflygningar och avgångar**

Norra Sollentuna (Rotebro) är det enda enskilda område i hela Storstockholm som drabbas direkt av både inflygningar och avgångar på Bana 3 (se bild 1). Vid nordliga vindar drabbas vi av inflygningar mot Bana 3 (RWY 01R) med start kl 0610 och med slut så sent som kl 2200. Vid sydliga/sydvästliga vindar drabbas vi av starter från RWY 19L nattetid (mellan kl 22.00- 07.00) med utflygning över centrala Rotebro. Detta betyder att vi aldrig får ett helt tyst dygn (i motsats till alla andra bostadsområden). Det är bara vid sydostliga vindar norra Sollentuna inte drabbas av bullerstörningar. Enligt föreningens egna mätningar motsvarar det bara ca 10 % av alla dagar.

För övrigt kan man notera att området sedan länge berörts även av andra in- och utflygningvägar, men att dessa ligger på högre höjd och därför stör mindre.

4.1.2 Norra Sollentuna har omfattande bullerstörningar nattetid

På grund av bananvändningsmönstret drabbas norra Sollentuna av bullerstörningar nattetid, då startande trafik passerar över tätbebyggt område i norra Sollentuna. Vid nordliga vindar startar Luftfartsverket inflygningar över norra Sollentuna mot Bana 3 (RWY01R) kl 06.10. Bullernivån gör att många vaknar. Problemet är som störst på sommaren, då många sover med öppet fönster. Inflygning kan pågå mot Bana 3 så sent som kl 22.00 innan Luftfartsverket flyttar landningarna över till Bana 1 (RWY 01L).

Vid sydliga/sydvästliga vindar väljer Luftfartsverket att starta från Bana 3 (RWY 19L) nattetid (mellan kl 22.00-07.00). Även om det är ett fåtal avgångar, så är de mycket störande och många blir väckta flera gånger per natt. Företrädare för Luftfartsverket har bekräftat att det är ett problem eftersom många frakt- och postflygningar avgår nattetid med omoderna flygplan som bullrar extremt mycket.

Föreningens bedömning är att inget annat bostadsområde i Storstockholm kommer att drabbas av överflygning under så många nätter per år som Rotebro.

4.1.3 Rotebro är en konvergenspunkt med mycket buller som följd

Centrala Rotebro har kommit att bli en "konvergenspunkt" för flygplan ankommande från tre olika standardinflygningsvägar mot angöringspunkten på glidbanan in mot Bana 3 (RWY 01R). De flygplan som svänger från öster och väster bullrar mer eftersom planen måste öka motorpådraget för att bibehålla höjd och fart (se bilaga 1)

4.1.4 Norra Sollentuna har fått en kraftig ökning av antal överflygningar

Det totala antalet flygplan som passerar norra Sollentuna på flyghöjd 1500 meter eller lägre beräknas ha ökat från 11 000 (enbart flygplan som svängde över Rotebro mot Bana 1) till 52 000 flygplan under det första driftåret av Bana 3. Det är en ökning med ca 41 000 flygplan (eller 372 %). Enligt vad vi kan förstå kommer inget annat bostadsområde att få en så kraftig ökning av antal flygplan som norra Sollentuna har haft.

4.1.5 Bullernivåer på mer än 70 dBA sker regelbundet

Föreningen har gjort egna bullermätningar i oktober. Sollentuna kommun har genomfört mätningar under november. Resultatet av kommunens mätningar är inte färdigställt än, men det preliminära resultatet ger regelbundna värden högre än 70 dBA.

Detta resultat är viktigt av två skäl: För det första är 70 dBA ett riktvärde för trafikbuller som inte bör överskridas vid nybyggnation av trafikinfrastruktur (vilket en ny landningsbana måste omfattas av). För det andra uppgav Luftfartsverket under Koncessionsnämndens prövning av tillståndet att gränsen för regelbundna bullerstörningar högre än 70 dBA låg vid centrala Väsby. Nu har det påvisats i mätningar att gränsen ligger många kilometer söder om denna gräns.

4.1.6 Antal flygrörelser (och buller) kommer att öka i kraftigt framtiden

Tillståndet för trebanesystemet gäller för en ökning från dagens 246 000 flygrörelser till 372 000 per år. Tiden det tar att komma upp till denna nivå avgörs av ekonomin och flygbolagens tillväxt. Men efter två år av nedgång i antal flygrörelser kan man nu förvänta en kraftig ökning av flygrörelser på Arlanda de närmaste åren, pga. bättre ekonomi men också pga. den kraftiga ökningen av lågkostnadsbolag som börjar trafikera på Arlanda. Till exempel baserad på "slot"-ansökningar sommaren 2004 kan antal rörelser öka så mycket som med 20 % jämfört med sommaren 2003. Även om inte alla "slot"-ansökningar realiserats kan vi förvänta en kraftig ökning av flygrörelser som betyder en motsvarande ökning av flygbuller över norra Sollentuna, om inget görs.

4.2. *Andra faktorer som har bidragit till vår situation i norra Sollentuna*

4.2.1 En allmän miljöskyddssynpunkt ligger inte till grund för tillståndet

Tillståndet gällande det nya trebanesystemet har inte gjorts från en allmän miljöskyddssynpunkt. Till exempel har Sigtuna kommun i kraft av sin "veto"-rätt kunnat påverka villkorsutformningen rörande flygvägar i större utsträckning än andra kommuner. Detta kan vara en förklaring till varför vi har fått en så kraftig ökning av flygbullerstörningar i norra Sollentuna. En förutsättningslös prövning i Koncessionsnämnden från en allmän miljöskyddssynpunkt skulle antagligen ha lett till ett annat resultat.

4.2.2 Konsekvenser av raka inflygningar över Väsby/Sollentuna har aldrig utretts

Vid givandet av tillståndet 1993 och förändringen 1998 var Luftfartsverkets bestämda uppfattning att kurvad inflygning till Bana 3 söderifrån (mellan Upplands Väsby och Vallentuna) skulle vara möjlig vid banans färdigställande. Detta var en av förutsättningarna för det givna tillståndet och villkoren. Några andra alternativa flygvägar över tätorter har således aldrig diskuterats. Därför har heller aldrig de fulla miljökonsekvenserna för Upplands Väsby och Sollentunas del beskrivits eller utretts.

4.2.3 Fakta som låg till grund för tillståndet har nu visat sig vara felaktiga

De viktiga fakta och påståenden som låg till grund för givandet av tillståndet för Sollentunas del var:

"Sollentuna kommun kommer i första hand att beröras av utflygningsvägar söderut från parallellbanorna. LFV har uppgivit att flygplanen när de passerar Sollentuna kommun kommer att befinna sig på så hög höjd att bullerkonsekvenserna blir förhållandevis begränsade"

Källa: Beslut Dnr 171-8-96

"samtliga områden i Sollentuna kommun kommer att ligga utanför isolinjen för regelbundet buller överstigande 70 dBA"

Källa: Beslut Dnr 171-8-96

Dessa fakta och påståenden var det som låg till grund för Sollentunas yttranden och krav som ställdes under processen för givandet av tillstånd 1993 och förändringar 1996/1998.

Nu vet vi i efterhand att:

- **Sollentuna drabbas hårt av inflygningar mot Bana 3 (inte bara avgångar)**
- **Sollentuna drabbas regelbundet av buller överstigande 70 dBA**

Därför visar det sig nu att de fakta som låg till grund för givandet av tillståndet för Sollentunas del är felaktiga. Om korrekta fakta hade varit kända innan Bana 3 togs i drift, hade Sollentuna kommun säkert ställt helt andra krav och resultatet för invånare i norra Sollentuna hade varit ett annat.

4.2.4 Bostäder i norra Sollentuna är inte byggda (ljudisolerade) för att skydda mot flygbuller

Bostäder i norra Sollentuna är inte byggda för att skydda mot en bullernivå motsvarande 65 dBA eller högre. Bullerisolering och andra bullerskyddsåtgärder har genomförts/genomförs i bostadsområden närmare Arlanda (till exempel Rosersberg). Därför kan invånare i norra Sollentuna drabbas av en högre ljudnivå inomhus än invånare som bor närmare Arlanda.

4.2.5 Norra Sollentuna är redan hårt drabbat av buller från andra transportmedel

Norra Sollentuna är sedan tidigare stört av buller från motorvägen (E4) och järnvägen. Järnvägen passerar många hus på ett avstånd av 50 till 200 meter. Sedan utbyggnaden till fyra spår har trafikintensiteten ökat kraftigt. Arlanda Express är en bidragande orsak till denna ökning. Bullernivån från Arlanda Express som mäts från bostäderna närmast järnvägen ligger på runt 75 dBA (källa: bullermätningar gjorde av Scandiaconsult september 2001). Vi vill påminna Luftfartsverket om att tåglinjen till Arlanda var en viktig förutsättning för att leva upp till de miljökrav som ställdes i tillståndet för trebanesystem. Därför har norra Sollentuna redan "bidragit" och tagit emot en ökad bullerstörning genom Arlanda-tåget. Att området i tillägg har fått en så kraftig ökning av flygbullret känns orättvist.

Den totala bullerexponeringen i norra Sollentuna är nu följande:

- E4: ca. 72 000 bilar passerar per dygn
- Järnväg: ca. 450 tåg passerar per dygn
- Vid inflygning mot Bana 3: ca 350 flygplan per dygn

5 Föreningens krav

Huvudkravet är att kraftigt minska flygbullernivån i norra Sollentuna både på kort och lång sikt.

En generell minskning av flygbullernivån skall innebära att vi kan:

- sova utan att väckas av flygplan nattetid
- vistas ute framför allt sommartid utan att störas av flygplan varje minut så det inte går att föra ett vanligt samtal
- räkna med att barnen i skolan och på dagis kan höra sin fröken och vice versa
- fortsätta att bo och leva i norra Sollentuna utan att drabbas av onödig bullerrelaterad stress med därtill hörande hälsorisker

6 Åtgärder

6.1. Luftfartsverkets förslag till åtgärder

På Samarbetsorganets möte 12 november redovisade Luftfartsverket följande preliminära åtgärder:

- Samtidig användning av parallella rullbanor
- Fortsatt arbete med sneda inflygningar
- Högre anflygningshöjd (750 m idag)
- Högre glidbanevinkel (3° idag)
- Continuous descent approach (CDA)
- Förändrat bananvändningsmönster

På kommande informationsmöte 20 januari antar vi, att Luftfartsverkets redovisning kommer att bygga på dessa 6 åtgärder, dock i mer detalj. Föreningen menar att åtgärderna inte är tillräckliga för att kraftigt och snabbt minska flygbullerstörningar i norra Sollentuna. Dessutom fokuserar förslaget på långsiktiga åtgärder.

Beroende på hur flera av de nämnda åtgärderna tillämpas, kan de till och med förvärra situationen såvitt vi förstår! T.ex. nyttjande av parallella banor.

Vi uppskattar Luftfartsverkets vilja att agera i rätt riktning, men kraftfullare åtgärder behövs för att bullerstörningar i norra Sollentuna snabbt ska komma ned till en rimligare nivå. Vi redovisar sådana förslag under avsnitt 6.2 nedan.

6.2. Föreningens förslag till Luftfartsverket

Följande förslag är bara några av de förslag föreningen har kunnat komma fram till baserat på den begränsade kunskap medlemmarna i föreningen har och de fakta som är kända just nu. Efter en vidare dialog med Luftfartsverket

hoppas föreningen, att vi gemensamt kan hitta ytterligare förslag till åtgärder som kan minska flygbullerstörningar i norra Sollentuna.

Vi vill dela in våra förslag till åtgärder i fyra huvudgrupper:

- Bananvändningsmönster
- Tidsbegränsning
- Höjd
- Flygvägar, avstånd/sidavstånd

6.2.1 Bananvändningsmönster

Vid nordliga vindar föreslås alla landningar förläggas till Bana 1 (RWY 01L), avgångar bör ske från Bana 3 (RWY 01R) norrut. Detta förslag har tidigare presenterats för Luftfartsverket, men svaret var att det inte går pga. att banan är för kort och man bara klarar avisning av 22 flygplan per timme vid avgångar från Bana 3. Under sommarhalvåret utförs inte avisning. Vidare kan det fåtal stora flygplan som behöver en längre bana starta från Bana 1 (RWY 01L). Därför föreslår vi:

- På kort sikt: alla landningar söderifrån på Bana 1 (RWY 01L) sommartid
- På lång sikt: bygga ut avisningskapaciteten för Bana 3 så alla landningar kan ske på Bana 1 (RWY 01L) både sommar- och vintertid
- Som ett alternativ skulle man kunna fördela landningar mellan Bana 3 och 1 på ett annat sätt. Idag är principen att Bana 3 används under högtrafikperioder. Det betyder att ca 80% av landningar sker på Bana 3 (med inflygning över Rotebro). Under sommaren och speciellt på helger vill vi föreslå en annan fördelning. Till exempel högst 30% av landningar mot Bana 3 (RWY01R)
- Kontrollera att "policyn" för val av bankombinationer efterlevs vid vindstilla dagar. I Luftfartsverkets dokument "Val av bankombination vid åtskilda rörelser" daterad 2003-08-14 innebär de prioriterade bankombinationerna vid vindstilla (max 5 knop) dagar inga överflygningar över norra Sollentuna. Men föreningen menar att andra bankombinationer ofta används (till exempel avgång från 19L nattetid) vilket innebär överflygning över norra Sollentuna.

6.2.2 Tidsbegränsning (t.ex. minimering av bullerstörningar nattetid)

För att kunna sova om nätterna utan att väckas av flygplan är den effektivaste åtgärden att med tillämpningsföreskrifter begränsa (helst stoppa) överflygningar över norra Sollentuna mellan kl 22.00-07.00. Vallentuna hade ett sådant villkor (villkor 4) i det gamla tvåbanesystemet. Andra områden får inte överflygas mellan 22.00-07.00 i trebanesystemet. Eftersom norra Sollentuna drabbas av omfattande bullerstörningar nattetid och regelbundna bullernivåer över 70 dBA, menar föreningen att ett sådant villkor skulle kunna vara möjligt att upprätta. Men det kan ta tid, så vi lämnar här några förslag:

Restriktioner beträffande inflygning söderifrån mot bana 3 (RWY01R):

- På vardagar: första landning Bana 3 (RWY01R) tidigast kl 07.00 (idag från kl 06.10), sista landning kl 20.00 (idag kan sista landning ske fram till kl 22)
- På lördagar: landningar bara på Bana 1 (RWY01L). Eftersom lördag är lågtrafik hela dagen borde inte det innebära ett problem.
- På söndagar: första landning Bana 3 (RWY01R) tidigast kl 10.00, sista landning kl 2000 (den enda högtrafikperioden på söndag är på eftermiddagen så detta borde inte innebära ett problem)

Restriktioner betr. start nattetid bana 3 (RWY19L) söderut (se bild 2):

- Idag tar ca. hälften av flygplanen en flygväg mellan Rosersberg och Väsby medan hälften flyger över Bollstanäs och sedan över Rotebro. Föreningens förslag är att alla flygplan tar vägen mellan Rosersberg och Väsby (se bilderna 2 alt 1). Ur bullersynpunkt är denna väg mest optimal eftersom utflygningssvågen inte går över tätort på flyghöjd under 1500 meter. Enligt Gunnar Lönn (Lfv) kan denna åtgärd öka FBN (en beräknad medelflygbullernivå) men detta måste vägas mot att runt 17 000 invånare (Bollstanäs och Rotebro) slipper regelbundna bullerstörningar nattetid.
- Ett annat alternativ (men mindre bra för invånare i Bollstanäs) är att flytta utflygningssvågen längre söderut över något mer glesbebyggda områden och sedan svänga västerut söder om Sollentuna tätort.
- Man kan också förbjuda trafik nattetid med de gamla frakt- och postflygplanen som bullrar extremt mycket. Enligt Gunnar Lönn kan inte Luftfartsverket lägga förbud på dessa flygplan. Är detta korrekt?

6.2.3 Höjd

När det gäller höjd menar vi att Luftfartsverket redan har täckt in detta under egna åtgärder (se avsnitt 6.1):

- Högre angöringspunkt på glidbanan och högre lägsta anflygningshöjd (>750m) över Sollentuna
- Högre glidbanevinkel (>3°)
- Continuous descent approach (CDA) (oklar effekt för Sollentuna)

6.2.4 Flygvägar, avstånd/sidavstånd

- Flytta "konvergenspunkten" norr om Rotebro (se bild 3). Detta menar föreningen både är tekniskt och operativt möjligt eftersom "angöringspunkten" på inflygningslinjen ligger strax söder om Väsby.
- Utveckla sneda inflygningar (redan på Lfvs egen åtgärdslista)

6.3. *Andra åtgärder som föreningen kan tänka sig verka för*

Om föreningen tillsammans med Sollentuna kommun gör en bedömning att åtgärderna (både Luftfartsverkets egna, samt föreningens förslag till åtgärder som Luftfartsverket beslutar att utreda vidare) ej är tillräckliga, kommer Föreningen att gå vidare med några eller alla av följande åtgärder.

- Begära omprövning av tillståndet för trebanesystem och dess villkor (detta menar vi att det finns skäl till i de nya fakta som nu finns)
- Begära att nytt villkor införs som förbjuder överflygningar av Sollentuna tätort nattetid (mellan kl 22.00-07.00)
- Överklaga domen om villkor 6 (antaget att Lfv får rätt i sin tolkning)
- Gå vidare med specifika skadeståndskrav
- Ställa krav på bullerskyddsåtgärder i alla bostäder i norra Sollentuna (med hänvisning till grundtillståndet, där det står att bostadsområden som utsätts för maximala ljudnivån regelbundet, har rätt att kräva bullerskyddsåtgärder)
- Maxantal bullrande flygplanpassager över området per tidsenhet (timmor, dag, år) bör regleras och följas upp av kontrollmyndighet.
- Maxgränser för momentant buller respektive bullerexponering per tidsenhet bör fastställas och bevakas kontinuerligt av Länsstyrelse/kommun. Olika typer av buller, frekvensområde, ljudstyrka och tidsutbredning bör kartläggas och regleras med hänsyn till stress och andra hälsorisker. Lagstiftning och andra normer i andra länder samt modern forskning bör också beaktas för att säkra att vi inte har sämre miljöskydd än andra länder

7 Den fortsatta processen

Föreningen ser på den fortsatta processen enligt följande:

- Vår avsikt är att Luftfartsverket får vårt förslag innan informationsmötet 20 januari. Därför är det vår förhoppning att de åtgärder som Luftfartsverket bedömer som realistiska redan kan tas med i den redovisning som sker den 20 januari.
- Föreningen går igenom förslagen med Luftfartsverket på vårt bilaterala möte i slutet av januari.
- Luftfartsverket skickar ett skriftligt svar till föreningen senast i slutet av februari som redovisar vilka åtgärder som skall genomföras samt skäl till varför andra åtgärder inte är genomförbara.
- Strax efter det gör föreningen (tillsammans med Sollentuna kommun) en bedömning av den potentiella effekten av alla åtgärder. Om åtgärderna inte bedöms som tillräckliga, kommer föreningen att gå vidare med åtgärderna som nämns i avsnitt 6.3.

Bild1

Flygvägar över norra Sollentuna

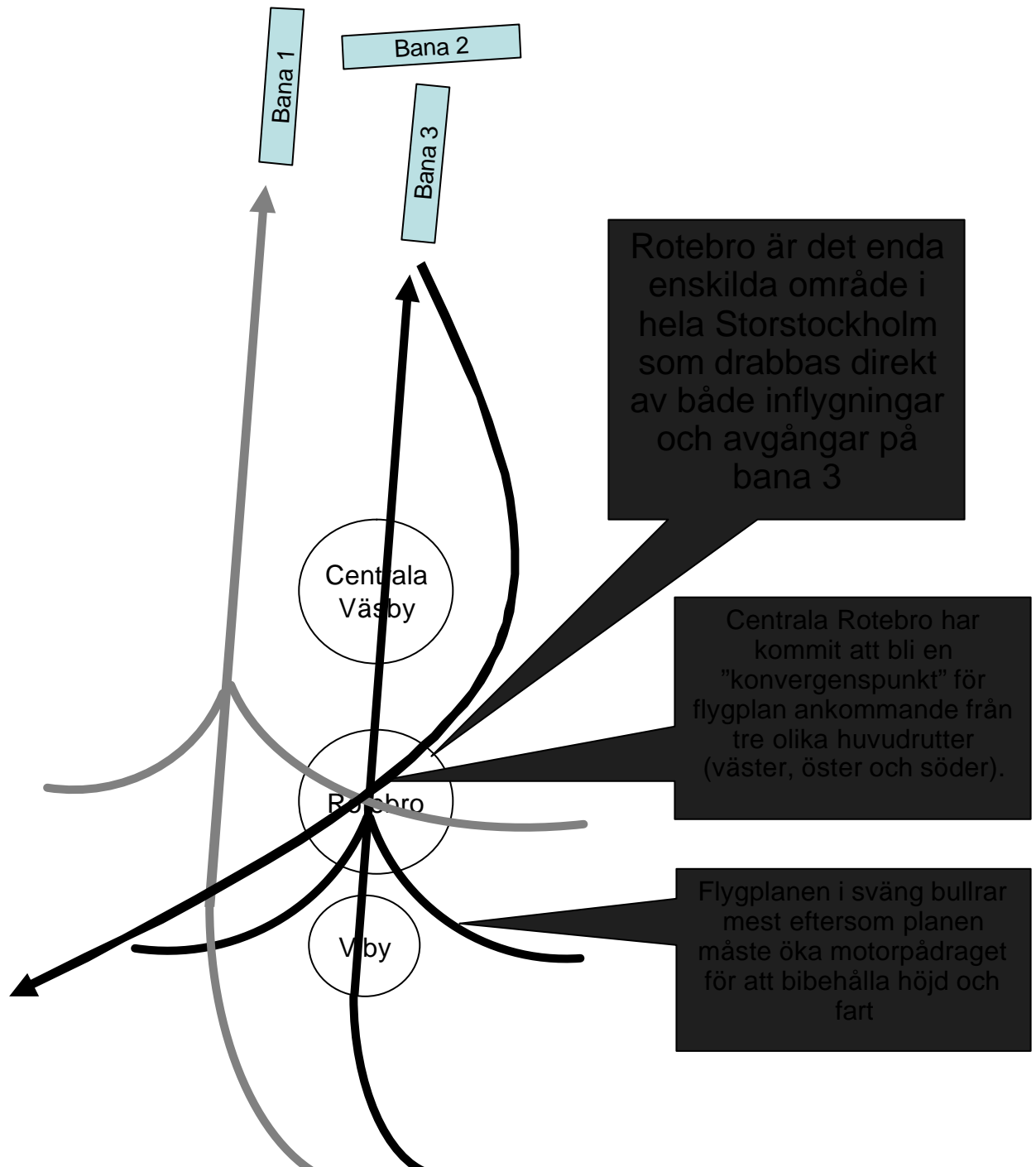


Bild 2

Förslag som kan minska bullerstörningar
nattetid över norra Sollentuna

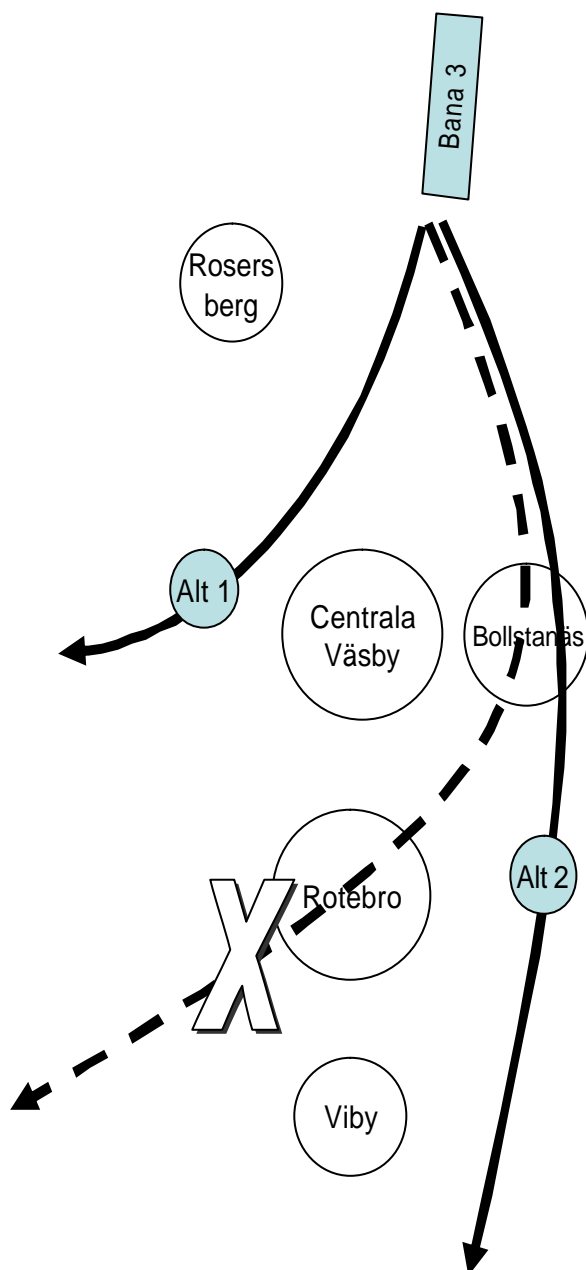


Bild 3

Förslag som kan minska bullerstörningar över norra Sollentuna

