

Föreningen Väsbybor mot flygbuller
c/o Benny Reuterhagen
Tetorpsvägen 64
194 39 Upplands Väsby

Föreningen Boende mot Buller i norra Sollentuna
c/o Nora Woodward
Norrgårdsvägen 6B
192 69 Sollentuna

Till
Anders Ledin
Luftfartsverket
190 45 Stockholm-Arlanda

Kopia enligt sändlista

Föreningarnas kommentarer till Lfv's slutrapport till "Stenvändarprojekt"

Föreningarna Väsbybor mot flygbuller och Boende mot Buller i norra Sollentuna har tagit del av Luftfartsverkets slutrapport till "Stenvändarprojektet" samt deltagit i Lfv's informationsmöte 10/6.

Föreningarna vill skriftligt kommentera rapporten samt redogöra för viktiga synpunkter som vi önskar att Lfv tar hänsyn till vid ert planerade beslutsmöte 18/6 (Steg II i "Stenvändarprojektet"). Föreningarna skriver denna inlägga gemensamt eftersom vi har samma intressen. Åtgärder gällande landningar på 01R (bana 3) som leder till minskade flygbullerstörningar i centrala Väsby leder också till förbättringar i norra Sollentuna och vice versa. Åtgärder gällande starter på 19L (bana 3) som leder till minskade flygbullerstörningar i Bollstanäs leder också till förbättringar i Rotebro och vice versa.

Generella kommentarer

Föreningarna menar att åtgärderna ej är tillräckliga

Även om de åtgärder som Lfv tänker rekommendera är ett steg i rätt riktning, menar föreningarna att åtgärderna ej är tillräckliga.

För det första anser föreningarna att projektets förutsättning för att hitta kraftfulla åtgärder har begränsats genom huvudprincipen som styr val av tilltänkta åtgärder:

"Syftet är att minska flygbullret istället för att flytta bullret någon annanstans" eller "åtgärder får inte ske på bekostnad av någon annan".

Även om det låter bra, tar föreningarna starkt avstånd från denna princip eftersom ingen sådan princip har använts i vår situation. Konsekvensen av idriftsättning av 3-banesystemet från april 2003 är att man helt enkelt har flyttat bullret till nya tätbebyggda områden. Vissa områden har fått en kraftig minskning av bullerstörningar medan centrala Väsby och norra Sollentuna har fått en kraftig ökning. Föreningarna har framfört att det finns åtgärder som kraftigt kan minska antal invånare som utsätts för regelbundna maxbullernivåer (över 70 dBA) och som samtidigt resulterar i att ett långt mindre antal invånare får tillbaka bullret. Föreningarna menar att Lfv förutsättningslöst skulle ha utvärderat sådana åtgärder. Om det

visar sig att dessa åtgärder kan ge avvikelser mot tillståndsgivna bullerkurvor är det upp till tillsynsmyndigheten (länsstyrelsen) att göra den slutliga bedömningen.

Men även med utgångspunkt från huvudprincipen att inte flytta runt buller menar föreningarna att Lfv har misslyckats med att ta fram alla potentiella åtgärder. Med andra ord menar vi att Lfv inte har lyckats att "vända på varje sten". Föreningarna har påpekat detta vid flera tillfällen för Lfv och till och med presenterat egna förslag som Lfv inte självt lyckats ta fram. Till exempel har minst 3 av åtgärderna (åtgärder 1,3 och 4) som Lfv tänker rekommendera kommit från föreningarna. Å ena sidan är det positivt att Lfv har varit tillmötesgående och tagit till sig "externa" förslag till åtgärder. Men å den andra sidan undrar föreningarna vilka andra "stenar" Lfv inte har vänt på.

Föreningarnas bedömning av effekten av projektets åtgärder

Föreningarna har som mål att minimera flygbuller över våra tätorter.

Föreningarna har också haft som mål att hitta kortsiktiga åtgärder; dels för att antalet flygrörelser väntas öka kraftigt på kort sikt (antal rörelser har ökat med runt 12% från april 2004) men också pga att Lfv's "Stenvändarprojekt" har fokuserat huvudsakligen på långsiktiga åtgärder som implementeras tidigast 2005.

Föreningarnas bedömning av Lfv's föreslagna åtgärder i slutrapporten beskrivs per boendeområde enligt nedan tabell. Vi redovisar vår bedömning av effekter av åtgärderna i tidperspektiv och om åtgärderna leder till en minskning av överflygningar eller bullernivå.

Centrala Väsby (ca. 15000 invånare)

	Kortsikt (0-6 månader)	Långsikt (längre än 6 månader)
Minskning av antal överflygningar	Landningar: Åtgärd 1 ger en liten förbättring	Landningar: Åtgärd 9 ger en stor förbättring men implementeras först om 7 år
Minskning av bullernivån	Landningar: Ingen åtgärd ger effekt	Landningar: Ingen åtgärd ger effekt

Bollstanäs (ca. 8000 invånare)

	Kortsikt (0-6 månader)	Långsikt (längre än 6 månader)
Minskning av antal överflygningar	Starter: Åtgärd 3,4 ger en förbättring gällande starter nattetid (marginell flyttning av SID österut) Åtgärd 11 innebär en halv timmas mindre överflygning (starter på 19L avsluts kl 0630 isf 0700 idag)	Starter: Åtgärd 12 leder till en <u>försämring</u> (ny överflygning dagtid pga oberoende parallella starter)
Minskning av bullernivån	Starter: Effekt av samma åtgärder (3,4)	Starter: Ingen åtgärd ger effekt

Rotebro (ca. 8000 invånare)

	Kortsikt (0-6 månader)	Långsikt (längre än 6 månader)
Minskning av antal överflygningar	<p>Landningar: Åtgärd 1 ger en liten förbättring</p> <p>Starter: Samma förbättring som för Bollstanäs (se ovan)</p>	<p>Landningar: Åtgärd 9 ger en stor förbättring men implementeras först om 7 år</p> <p>Starter: Samma försämring som för Bollstanäs (se ovan)</p>
Minskning av bullernivån	<p>Landningar: Åtgärd 6 ger en liten förbättring</p> <p>Starter: Samma förbättring som för Bollstanäs (se ovan)</p>	<p>Landningar: Åtgärd 7 ger en liten förbättring</p> <p>Starter: Ingen åtgärd ger effekt</p>

Viby (ca. 5700 invånare)

	Kortsikt (0-6 månader)	Långsikt (längre än 6 månader)
Minskning av antal överflygningar	<p>Landningar: Åtgärd 1 ger en liten förbättring. Åtgärd 6 ger en stor <u>försämring</u> eftersom högre anflygningshöjd medför att ”konvergenspunkten” skjuts söder om Viby (vilket betyder betydligt fler överflygningar)</p>	<p>Landningar: Åtgärd 9 ger en stor förbättring men implementeras först om 7 år</p>
Minskning av bullernivån	<p>Landningar: Åtgärd 6 ger en liten förbättring</p>	<p>Landningar: Åtgärd 7 ger en liten förbättring</p>

Norrviken (ca. 3300 invånare)

	Kortsikt (0-6 månader)	Långsikt (längre än 6 månader)
Minskning av antal överflygningar	<p>Landningar: Åtgärd 1 ger en liten förbättring. Åtgärd 6 ger en stor förbättring eftersom högre anflygningshöjd medför att ”konvergenspunkten” skjuts söder om Viby (vilket betyder inga överflygningar direkt över Norrviken)</p>	<p>Landningar: Åtgärd 9 ger en stor förbättring men implementeras först om 7 år</p>
Minskning av bullernivån	<p>Landningar: Åtgärd 6 ger en liten förbättring</p>	<p>Landningar: Åtgärd 7 ger en liten förbättring</p>

Slutsats:

Föreningarnas bedömning av Lfv's föreslagna åtgärder är att:

- Centrala Väsby får en marginell förbättring
- Bollstanäs kan få en förbättring (med fartrestriktion)
- Rotebro får en liten förbättring
- Viby får en klar försämring
- Norrviken får en klar förbättring

Föreningarna ber Lfv att återkomma med skriftliga kommentarer huruvida vi har gjort en korrekt bedömning av åtgärderna eller ej. Vidare har föreningarna frågat Lfv flera gånger vilket resultat åtgärd 6 (högre anflygningshöjd) ger i form av minskat buller (i dBA jmf med idag) och ökad höjd (i antal meter jmf med idag) över våra bostadsområden. Vi har hittills inte fått något svar.

Föreningarna begär en snabbare implementeringstid

Föreningarna begär en snabbare implementeringstid gällande alla kortsiktiga åtgärder. Föreningarna håller inte med Lfv om att åtgärd "1" måste anmälas till länsstyrelsen (se våra kommentarer till åtgärd "1"). Vi menar att åtgärden kan implementeras omedelbart.

Åtgärderna 3 och 4 ger inga negativa bullereffekter för någon annan och ger inte heller annan negativ påverkan. Därför ser inte föreningarna någon anledning till att dessa åtgärder måste följa projektets normala tidplan (tidplan för utvalda förslag 31 augusti). Implementeringstiden av 6 månader borde ha kunnat initieras redan i mars då Lfv instämde med föreningarna att dessa åtgärder var genomförbara. Nu begär vi att Lfv sätter igång implementeringsprocessen för dessa 2 åtgärder direkt före sommarsemestern. Tusentals invånare har väckts det senaste året av flygbullerstörningar nattetid. Om Lfv kan korta ner implementeringstiden med några månader ger det en stor effekt.

Enligt vad föreningarna förstår har Åtgärd 11 (tidigareläggning av starter från 19R) redan anmälts till länsstyrelsen (eller är på väg). Skillnaden här är att denna åtgärd har tagits fram för att den ger operativa förbättringar, inte för att minska buller. Vi hoppas Lfv kan prioritera upp ovanstående åtgärder på samma sätt.

Kommentarer till varje enskild åtgärd

1. Förändring av tider för nyttjande av rullbanor

Vid tidigare möten med föreningarna ansåg Lfv att det inte fanns någon potential rörande åtgärder inom rubriken "förändrat bananvändningsmönster". Föreningarna har ansett att det finns många åtgärder under denna rubrik som skulle kunna förbättra situationen för Väsby och norra Sollentuna. De flesta åtgärder som skulle kunna ge oss en kortsiktig förbättring har med bananvändningsmönstret att göra. Det är glädjande att läsa att Lfv har ändrat uppfattning och vill använda banmönstret ARR 01L DEP 08 i större utsträckning, till och med under peak.

Föreningarna har följande kommentarer:

- Denna bankombination ska användas idag under off-peak tiderna vid nordliga och nordostliga vindar (eller mellan 350-100°). Tyvärr har vi noterat en ökad användning av landningar på 01R under off-peak med dessa vindförhållanden (exempel på detta har redan skickats till Lfv). Därför begär föreningarna att Lfv omedelbart ser över rutinerna för att säkerställa att Lfv's egen riktlinje används.
- Föreningarna menar att det skall läggas till: vid "nordliga och" nordostliga vindar. (eller mellan 350-100°)
- Föreningarna menar att det är fel det som står under "flygsäkerhet". Samma banmönstret används under off-peak och peak så åtgärden innebär inget banbyte under Peak.
- Föreningarna menar att det är fel att denna åtgärd måste anmälas till länsstyrelsen. För det första har Lfv redan fått tillstånd att använda denna bankombination under peak. Vidare ligger antal landningar på 01L långt under den tillståndsgivna 41000 per år. Antal landningar på 01L under de senaste 12 månaderna (juni 2003-maj 2004) i 3-banesystemet är bara ca. 26000 (uppskattning baserad på data från Lfv). Landning på 01L under peak vid nordliga och nordostliga vindar innebär inte heller att taket av 41000 landningar överskrids de närmaste två åren. Därför menar föreningarna att denna åtgärd kan implementeras direkt. Bullerkurvorna (FBN) har beräknats baserade på max antal landningar på 01L av 41000. Det är först då antal landningar överstiger 41000 att åtgärden kan ge negativa effekter på FBN-kurvan. Texten bör rättas i rapporten.
- Det finns positiva miljöeffekter med denna åtgärd. Exempelvis att långt färre invånare utsätts för maxbuller samt att FBN-kurvan runt Väsby antagligen förbättras.

2. Start bana 01R/landning bana 01L

Föreningarna anser att argumenten mot denna åtgärd är överdrivna och håller inte med Lfv om att inte rekommendera åtgärden.

Mot åtgärden anföres separationsproblem vid pådrag. Detta löses genom höjdseparation då max 1500 ft tillämpas vid pådrag och att en minimihöjd måste uppnås innan sväng för startande. Fartskillnaderna mellan olika flygplantyper är inte så stora i denna del av flygningen och eventuella problem kan lösas med fart och/eller höjdseparation.

Problem med avvisningsrampen är ett vinterproblem som inte kan åberopas sommartid. Detta logistikproblem kan vintertid lösas genom att flytta mobila avvisningsenheter till området.

Det är med stor förvåning vi noterar påståendet att den nya banans taxebanesystem inte är dimensionerat för ett normalt trafikflöde. Om så är fallet behöver flygplatsen ändå göra den investeringen för att kunna visa att Arlanda är en i alla avseenden fungerande flygplats.

Varje utebliven överflygning över tätoreter till bana 01R är en mycket stor miljövinst som skall ställas mot de mindre justeringar av FBN-kurvan som Lfv anför som motargument. Föreningarna vill påminna om att Lfv har tillstånd till drygt 7 000 starter på 01R innan någon justering av miljötillståndet behöver göras, varför prov med detta bananvändningsmönster kan inledas omedelbart.

Föreningarna är undrande inför Lfv's ställningstagande emot denna åtgärd. Hur kommer oberoende parallella inflygningar med mixade starter från 01L och 01R att fungera om inte Lfv vill använda 01R för starter idag? Föreningarna anser fortfarande att denna åtgärd är genomförbar och borde vara bland de åtgärder som Lfv utreder vidare.

3. Förändring av utflygningsmönster plus 4. Justering av SID-användning

Tidigare i januari omfattade "Stenvändarprojekt" bara landningar. Föreningarna uttryckte önskemål om att projektet också skulle omfatta starter på bana 3 (19L). Vi uppskattar att Lfv har tillsmötesgått vårt önskemål.

Vi är förstås positiva till dessa två åtgärder eftersom de mer eller mindre är samma förslag föreningarna presenterade till Lfv i februari. Men i vårt förslag ingick en fartrestriktion (Vclean). Vi diskuterade också en ny SID längre österut som skulle kunna användas nattetid. Täcks detta in under åtgärd "3"?

Vi skulle uppskatta att få en karta som visar den nya SID.

Att enbart ändra flygvägens sträckning ger inga större positiva effekter i bullerhänseende för Bollstanäs och Rotebro (beroende av hur långt österut sträckningen blir). Proceduren måste kompletteras med en fartrestriktion (Vclean) till den sydöstra brytpunkten för att flygplanen skall uppnå en tillräckligt hög höjd för att inte störa tätorterna.

Dessa åtgärder ger inga negativa bullereffekter för någon annan och ger inte heller annan negativ påverkan. Därför ser inte föreningarna någon anledning till att dessa åtgärder måste följa projektets normala tidplan (tidplan för utvalda förslag 31 augusti). Därför önskar vi att Lfv sätter igång implementeringsprocessen för dessa 2 åtgärder direkt före sommaresemestern.

5. Förändring av inflygningsmönstret

Lfv skriver att högre anflygningshöjd automatiskt medför att "konvergenspunkten" skjuts längre söderut. Föreningarna skulle gärna vilja veta var den nya "konvergenspunkten" kommer att ligga (vilken är anflygningshöjden) samt om den nya punkten kommer att gälla även off-peak och under inflygning mot bana 1 (01L).

Det står att "Projektet också har väckt tanken att konstruera särskilda inflygningsvägar (STAR) att användas enbart nattetid". Vad innebär denna åtgärd för invånare i Väsby och norra Sollentuna? Hur tas detta förslag om hand när Åtgärd 5 ej rekommenderas? Kanske skulle förslaget ha stått som en egen åtgärd i rapporten?

6. Högre anflygningshöjd fram till glidbanan vid ILS-inflygning

Vi förstår att en högre anflygningshöjd innebär att flygplanen kommer att flyga högre över norra Sollentuna jämfört med idag, men att åtgärden inte innebär någon förbättring för centrala Väsby.

Föreningarna skulle gärna vilja veta vilken höjd Lfv avser och vilket resultat åtgärden ger i form av minskat buller (i dBA jft med idag) och ökad höjd (i antal meter jft med idag) över berörda tätorter.

7. CDA – Continuous Descent Approach

På Lfv's informationsmöte 10/6 svarade Lfv's representant att CDA kommer att användas både under peak och off-peak. Men i rapporten står det att CDA inte kommer att användas under peak med oberoende användning av parallellbanorna. Vilket är det som gäller?

Även om CDA ger små förbättringar i bullerhänseende för oss är föreningarna ändå positiva till ett införande. Föreningarna anser dock att åtgärder som inte gäller genomgående, utan bara då och då, är av mindre intresse då förutsägbarheten är viktig.

8. 15 grader vinklad instrumentinflygning

Vid informationsmöte i januari sa Lfv att denna åtgärd bara kommer att användas under off-peak. Föreningarna svarade med att åtgärden inte är intressant eftersom landningar under off-peak sker på bana 1 (01L). Därför ger åtgärden ingen minskning av bullret.

9. RNAV - områdesnavigering

Denna åtgärd med RNP-RNAV förväntas ha stor positiv potential för flygbullret över tätorterna. Tyvärr förväntas en implementering tidigast 2012.

Föreningarna anser att inflygningsprocedurer med RNAV också skall provas och implementeras i bra väder. På så sätt kan positiva åtgärder införas tidigare än vad som är möjligt med det mer avancerade systemet.

10. Ökad ILS glidbanevinkel till bana 3 söderifrån

Lfv avskrev denna åtgärd redan vid informationsmötet den 20/1. Därför förstår inte föreningarna varför åtgärden togs upp igen i fas II och står beskriven i rapporten.

11. Peak/off-peak – förändring av definition

Föreningarna har ingen åsikt gällande när peak resp off-peak skall råda. Däremot är föreningarna väldigt bekymrade över det nuvarande bananvändningsmönstret under peaktimmarna och konsekvensen som inträffar vid en ökning av trafiken. Till exempel om antal rörelser ökar med 12% (som har inträffat i april) så får vi direkt 12% fler flygplan över våra hus. Men om ökningen innebär att en off-peaktimme omdefinieras till peak (till exempel från 55 rörelser till 57 vilket är riktvärdet för peak) betyder det att vi får alla 57 flygplan flyttade från 01L till 01R. Alltså det nuvarande bananvändningsmönstret under peak timmarna kommer att leda till ohållbara negativa konsekvenser för centrala Väsby och norra Sollentuna i framtiden. Därför är åtgärder som nummer "1" i rapporten av oerhört stor betydelse för vår del.

Däremot är förslaget att tidigarelägga starterna från bana 1 inget som föreningarna föreslagit. Vi har föreslagit tvärtom: att starta inflygning mot bana 3 (01R) först från kl 0700 (Sollentuna föreningens så kallade "symbolåtgärd"). Vi håller fortfarande inte med angående Lfv's argument eller motivering varför det inte går att genomföra denna åtgärd. Visst leder Lfv's förslag till att Rotebro och Bollstanäs får en halv timmes mindre överflygning (starter på 19L avslutas kl 0630 isf 0700 idag). Men om invånare i Rotebro kan välja mellan bullernivåer från starter på 65 bBA eller nivåer från landningar på 70+ dBA så väljer vi att ha kvar starter. Men det är klart att sett isolerat från Bollstanäs invånares perspektiv innebär det en förbättring.

12. Samtidiga oberoende parallella inflygningar

Lfv har tidigare (och i rapporten) försökt att "sälja in" denna åtgärd som en förbättring: "under peak halveras ankomsterna till bana 01R pga starter och landningar mixas". Det ger intryck av att Lfv tänker fördela 22-23 landningar på 01L och 22-23 landningar på 01R (vid max antal rörelser av 90 per timma). Men eftersom Lfv idag motsätter sig att använda 01R för starter undrar föreningarna vad Lfv's riktiga intentioner är. Är exempelvis intentionen att mixa på en annat sätt såsom:

Mixade landningar = 10 st 01L, 35 st 01R; mixade starter = 35 st 01L, 10 st 01R?

Detta skulle förklara varför Lfv bara har ansökt om 7000 starter på 01R. Om det skulle vara en tänkbar fördelning innebär det ingen förbättring för Väsby och norra Sollentuna jämfört med idag. Föreningarna vill därför veta vilken fördelning Lfv avser att använda vid samtidiga oberoende parallella inflygningar/starter.

Viktiga synpunkter som föreningarna ber Lfv ta hänsyn till på beslutsmöte 18/6

Föreningarna förstår att Lfv beslutar om vilka förslag som skall genomföras på ett möte 18/6. Föreningarna begär att Lfv tar med följande synpunkter från föreningarna på beslutsmötet:

1. Föreningarna menar att åtgärderna ej är tillräckliga. Föreningarna ber Lfv att än en gång försöka "vända på alla andra stenar" som kanske finns. Föreningarna har ytterligare förslag till åtgärder som vi har för avsikt att skicka till Lfv i slutet av juni.
2. Föreningarna anser inte att åtgärd "1" måste anmälas till länsstyrelsen. Åtgärden kan implementeras direkt under befintligt tillstånd
3. Föreningarna begär en snabbare implementeringstid gällande alla kortsiktiga åtgärder.
4. Föreningarna håller med Lfv om att rekommendera åtgärderna: 1,3,4,6,7,9,11.
5. Föreningarna saknar en fartrestriktion (Vclean) vid starter på bana 3 (19L)
6. Föreningarna anser att åtgärd "2" fortfarande är genomförbar och begär att Lfv fattar beslut om att inkludera denna åtgärd bland dem som tas vidare.

Sammanfattning

Åtgärderna som Lfv tänker rekommendera är ett steg i rätt riktning, men föreningarna menar att åtgärderna ej är tillräckliga.

Föreningarnas bedömning av Lfv's förslagna åtgärder är att:

- Centrala Väsby får en marginell förbättring
- Bollstanäs kan få en förbättring (med fartrestriktion)
- Rotebro får en liten förbättring
- Viby får en klar försämring
- Norrviken får en klar förbättring

Föreningarna begär att Lfv tar med ovanstående synpunkter från föreningarna på beslutsmötet den 18/6.

Föreningen ber Lfv att återkomma med skriftliga kommentarer till alla frågeställningar före slutet av juni.

Inbjudan till möte

Föreningarna skulle gärna vilja träffa Lfv i en annan form än de informationsmöten som varit. Efter det att föreningarna har mottagit skriftliga svar på våra frågeställningar föreslår vi ett möte med Lfv i mitten på augusti för att diskutera status på projektet inför steg III beslut. Vi föreslår en mindre grupp bestående av 2 representanter från varje förening och 3-4 representanter från Lfv.

Emotser svar om ni kan acceptera vår inbjudan.

Med vänlig hälsning

Föreningen Väsbybor mot flygbuller

Benny Reuterhagen
Ordförande

Föreningen Boende mot Buller i Norra Sollentuna

Nora Woodward
Ordförande

Sändlista:

Kopia har sänts per post till följande mottagare:

Kerstin Lindberg-Göransson, Luftfartsverket, Stockholm-Arlanda

Claes Hagström, Luftfartsverket, Stockholm-Arlanda

Vanja Edwinson, kommunalråd, Upplands Väsby kommun

Torbjörn Rosdahl, kommunalråd, Sollentuna kommun