

2004-02-24

## **Möte mellan Luftfartsverket och föreningen Boende mot Buller i Norra Söllentuna**

**Datum:** 9 Februari 2004

**Plats:** Arlanda

**Mötets syfte:** Att diskutera åtgärder som kan minska flygbullerstörningar i norra Söllentuna

### **Föreningens position och krav/önskemål**

I tillägg till vad som redovisats i föreningens dokument "förslag till åtgärder" daterat 12/1-2004, vill vi skriftligt redogöra för föreningens position och ytterligare förslag som framfördes på mötet.

#### **Föreningens mål**

Föreningen har två huvudmål gällande flygbullret:

1. Att kraftigt minska antal flygningar över norra Söllentuna (ökat från ca. 11000 till 52000 per år sedan idriftsättning av bana 3)
2. För de överflygningar som är kvar över området, vill vi minska bullernivån så mycket som möjligt

#### **Föreningens bedömning av Lfv's åtgärder (Lfv's "Stenvändningsprojekt")**

Baserad på den redovisning vi fick på Lfv's informationsmöte 20/1 var det föreningens bedömning att åtgärderna inte kommer att leda till en kraftig minskning av bullersituationen i norra Söllentuna (eller Väsby). Efter den mer detaljerade redovisningen vi fick på vårt möte 9/2 håller föreningen fast vid den bedömningen. Åtgärderna kommer kanske att marginellt minska bullernivån (föreningens andra mål), men kommer inte att leda till en kraftigt minskning av överflygningar. Åtgärderna som skulle kunna leda till en minskning av överflygningar ligger under tre huvudområden: Sneda inflygningar, Förändrat bananvändningsmönster och nya/justerad SID/STAR (nya utflygnings/inflygningsvägar). Tyvärr antydde Lfv både på informationsmöte 20/1 och vårt möte 9/2 att de inte såg ett stort potential för åtgärder som är genomförbara under dessa tre områden. Föreningen håller inte alls med detta och menar att det finns många sådana åtgärder som är genomförbara (se vårt dokument samt nedanstående nya förslag). Föreningen överlämnade ett dokument på mötet som motiverade vår bedömning av åtgärderna. Lfv ombads att skriva kommentarer till Föreningen om Lfv menar vi har missbedömt effekten av åtgärderna.

#### **Föreningen håller inte med Lfv's princip som styr val av åtgärder**

Lfv har vid flera tillfällen framfört en princip som styr (eller begränsar) val av tilltänkta åtgärder: "Syftet är att minska flygbullret istället för att flytta bullret någonannanstans" eller "åtgärder får inte ske på bekostnad av någon annan".

Även om det låter bra, tar vår förening starkt avstånd från denna princip och menar att principen begränsar de potentiella åtgärder som kan minska bullerstörningar i norra Söllentuna (och Väsby). Denna princip har inte använts i vår situation. Konsekvens av idriftsättning av 3-bane systemet från april 2003 är att man helt enkelt har flyttat bullret till nya områden. Vissa områden har fått en kraftig minskning av bullerstörningar medan norra Söllentuna (och Väsby) har fått en kraftig ökning (till exempel har vi fått en 350% ökning av överflygningar). Vidare har Söllentuna kommun aldrig godkänt den raka inflygningsvägen söderifrån in mot bana 3 (01R).

2004-02-24

Föreningen framförde på mötet 9/2 att det finns åtgärder som kraftigt kan minska antal invånare som nu utsätts för regelbundna maxbullernivåer (över 70 dBA) och som samtidigt resulterar i att ett långt mindre antal invånare får tillbaka bullret. En utökad användning av 01L istället för 01R är ett exempel på en sådan åtgärd. Föreningen menar att denna typ av åtgärder måste upp på bordet och önskar att Lfv också utredar dessa åtgärder i projektet. Om det visar sig att sådana åtgärder kan ge avvikelser mot tillståndsgivna bullerkurvor är det upp till tillsynsmyndigheten (länsstyrelsen) att göra den slutligen bedömningen.

### **Föreningen anser att det saknas kortsiktliga åtgärder**

På mötet 9/2 sa Lfv (Lief Sandberg) att man inte ser någon åtgärd som kan implementeras de närmaste 12 månaderna. Föreningen har framfört till Lfv vid flera tillfällen att det måste finnas åtgärder som kan minska bullerstörningar på kortare sikt. Eftersom Lfv's eget förslag till åtgärder kommer att implementeras tidigast 2005, är det extremt viktigt att minska bullerstörningar på kort sikt. Föreningen har framfört några kortsiktiga åtgärder i dokumentet och framförde ytterligare två nya kortsiktiga åtgärder på mötet:

1. Vid sydliga vindar startar Lfv inflygning mot bana 3 (19L) tidigast kl 0700. Förklaring till detta är att det finns ett förbud att starta från 19R mellan kl 2200-0700. Konsekvensen av detta är att Lfv istället startar från bana 3 (19L) fram till 0700 som resulterar i att Rotebro överflygs nattetid fram till kl 0700. Vid nordliga vindar startar Lfv inflygning mot 01R från kl 0600. Därför har vi överflygningar mellan 0600-0700 nästan varje morgon hela året runt (vid nordliga och sydliga vindar). Föreningen frågade varför man inte kunde börja inflygning mot bana 3 (01R) kl 0700 istället. Det står Lfv's eget dokument "Val av bankombination vid åtskilda rörelser" daterat 2003-08-15 att natt råder mellan 22.00-07.00. Enligt dessa riktlinjer skall inte 01R användas under 0600-0700 för landningar (med undantag för IMC). Denna enkla åtgärd skulle upplevas som en stor förbättring eftersom de flesta vaknar 0700 eller senare på morgonen. Som det är nu väcks många direkt kl 0600 då första flygplan flyger över området. Lfv instämde att denna åtgärd är möjlig att genomföra och lovade att utreda den vidare.
2. Föreningen tog upp starter nattetid på bana 3 (19L). I tillägg till åtgärderna som nämnts i föreningens dokument, föreslog föreningen andra kortsiktiga åtgärder som skulle kunna minska bullerstörningar nattetid. Exempelvis påpekade föreningen att ett fraktbolag (West Air Sweden) opererar med 9 gamla propeller flygplan (HS748) som bullrar extremt mycket. Kan man inte dirigera om dessa flygplan så att de inte flyger över tätort (Bollstanäs och Rotebro)? Lfv lovade att titta på detta samt andra åtgärder.

Föreningen tycker det är konstigt att Lfv påstår att det inte finns kortsiktiga åtgärder samtidigt som föreningen (som lekmän) har lyckats hitta exempel på sådana. Föreningen undrar vad det kan finnas för andra kortsiktiga åtgärder (stenar) som Lfv inte har vänt upp i "stenvändarprojektet".

### **Det saknas åtgärder som kan minska bullerstörningar från starter på bana 3 (19L)**

Lfv's projekt har avgränsats med att bara omfatta åtgärder som kan minska bullerstörningar från landningar mot bana 3 (01R). Norra Sollentuna är det enda tätbebyggda område som drabbas av både inflygningar och starter på bana 3. Därför är det viktigt för föreningen att Lfv tar ett helhetsgrepp på vårt problem och utredar åtgärder både gällande inflygningar samt starter på bana 3. Lfv lovade att också utreda åtgärder som kan minska bullerstörningar från starter på bana 3 (19L).

2004-02-24

I tillägg till föreningens förslag till åtgärder (både i dokumentet och förslagen ovan), är det glädjande att höra att det kan finnas nya åtgärder som kan minska bullerstörningar från starter nattetid på bana 3 (19L). Två medlemmar från Väsby föreningen hade ett möte med Lfv (Gunnar Lönn) på torsdagen 19/2. Vi koordinerade våra önskemål med Väsby föreningen innan mötet och bad dem representera vår förening också. Vi förstår att mötet resulterade i att Lfv kommer att utreda två nya åtgärder som skulle kunna minska bullerstörningar för norra Sollentuna: 1) en ny SID (ny utflygningsväg) österut bort från alla tätorter, 2) Clean Speed (som skulle resultera i en högre flyghöjd över Rotebro jämfört med idag).

### **Föreningen menar att norra Sollentuna utsätts för mer buller än nödvändigt**

Det är inte nog med att norra Sollentuna har fått en kraftig ökning av överflygningar (de flesta till följd av den raka inflygningen som inte ens är godkänd av kommunen). Föreningen menar att norra Sollentuna utsätts för mer buller än nödvändigt. Lfv framförde på mötet att de gör allt de kan för att undvika landning på bana 3 (01R). Föreningens uppfattning är att det är tvärtom; att Lfv landar mer än nödvändigt på bana 3 (01R) och avgår nattetid från bana 3 (19L) mer än nödvändigt. Vi har tre exempel på detta:

1. Lfv påstod på mötet att peak omfattar bara tre timmar på en vardag och att man i grund inte landar mer än tre timmar (förutsatt ej nordvästliga vindar) på bana 3 (01R). På övrig tid använder man "off-peak" bankombinationen (till ex ARR 01L, DEP 08). Baserad på föreningens egna noteringar, menar föreningen att det finns få tillfällen där Lfv bara har landat tre timmar på bana 3 (01R).
2. Lfv påstod på mötet att man inte landar på bana 3 (01R) under lördagar och söndagar. Baserad på föreningens egna noteringar kan vi instämma att man använder bana 1 (01L) på lördagar, men ofta bana 3 (01R) på söndagar (åtminstone mellan kl 1400-2100).
3. I Lfv's eget dokument "Val av bankombination vid åtskilda rörelser" daterat 2003-08-15 står det vilka bankombinationerna som används vid vindstilla dagar (mindre än 5 knop). De prioriterade bankombinationer innebär inga flygningar över norra Sollentuna. Men baserad på föreningens egna noteringar flygar man in mot bana 3 (01R) samt startar från bana 3 (19L) nattetid vid de flesta vindstilla dagar. Givetvist kan vindförhållanden vara annorlunda i Rotebro än på Arlanda men det som stärker våra misstankar mest är de många tillfällen där Lfv landar på bana 3 (01R) under dagtid och startar från bana 3 (19L) under nattetid samma dygn fast vindförhållandena är de samma. Bara den senaste veckan har vi två nya exempel på detta.

**Exempel 1)** Natten till 20/2 startar från bana 3 (19L) kl 2200-0600, landingar på bana 3 (01R) från kl 0600 20/2. Vindförhållanden de samma hela dygnet: svaga nordvästliga vindar.

**Exempel 2)** Eftermiddagen/kvällen 23/2 landning på bana 1 (01L), startar från bana 3 (19L) från 2300 nattetid. Vindförhållanden de samma hela dygnet: vindstilla.

På mötet 9/2 konkluderade föreningen och Lfv att det enda sättet att visa vems uppfattning som är den "rätta" är att Lfv tar fram fakta. Vi kom överens om följande analyser:

1. Uppfattning om bananvändning under peak  
Föreningen föreslår att Lfv tar ut data mellan 1/9-2003 och 29/2-2004 och räknar ut antal timmar bana 3 (01R) använts per dag på vardagar vid inflygning söderifrån
2. Uppfattning om bananvändning på söndagar  
Föreningen föreslår att Lfv tar ut data mellan 1/9-2003 och 29/02-2004 och räknar ut antal gånger/timmar bana 3 (01R) använts på söndagar vid inflygning söderifrån

2004-02-24

3. Uppfattning om bananvändning vid vindstilla dagar

Föreningen föreslår att Lfv redogör för antal tillfällen där Lfv har avvikit från huvudregeln (prioriterad bankombination) vid vindstilla dagar. Mest intressant för föreningen är de tillfällen som avvikelserna har inneburit inflygning mot bana 3 (01R), eller startar från bana 3 (19L) nattetid. Perioden: mellan 1/9-2003 och 29/02-2004.

**Föreningen önskar ett skriftligt svar**

Lfv kommer att lämna skriftliga svar på föreningens förslag till åtgärder (både i dokumentet samt de nya som vi framförde på mötet och redovisats ovan) senast i början på mars. Eventuellt kommer föreningen och Lfv att ha ett nytt möte innan sommaren.