

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

Ref: Lfv's svar till föreningen och föreningens konklusioner

Inledningsvis vill föreningen framföra starka klagomål till Luftfartsverket för den omfattande bullerstörning invånare i norra Sollentuna har utsatts för de senaste 3 veckorna (vk 20,21,22). I tre veckor har det varit nordliga vindar vilket har betytt landningar på 01R/01L i stort sett under hela perioden. Dessutom har vi sett en större användning av 01R under off-peak tiderna än normalt, speciellt under vecka 21 och 22. Många dagar har det varit nordliga och nordöstliga vindar vilket skulle kunnat möjliggöra en större användning av bankombination ARR 01L DEP 08. Men under dessa perioder har det varit extremt många landningar på 01R. Vi kan tillägga nya exempel där Lfv avviker från egna riktlinjer (bananvändnings kombinationer). Senaste exempel var tisdag morgon 25/5. Trots att det var helt vindstilla under morgon peak timmarna (mindre än 5 KT) skedde landningar på 01R istället för 19L (Lfv's riktlinje då medvindskomponent är mindre än 5 KT). Det enda positiva med denna omfattande bullerstörning är att vi får fler medlemmar och folk hör av sig och frågar vad de kan göra som insats för att stödja föreningens arbete.

Vi har tagit del av Luftfartsverkets svar på föreningens förslag till åtgärder daterad 2004-03-16. Vi har inte kommenterat Lfv's svar förrän nu av två skäl: dels att vi ville avvakta och se om Lfv skulle komma med de utlovade svaren till föreningens kortsiktiga åtgärder, samt att föreningen ville vänta tills datum för Lfv's nästa informationsmöte blev fastställt (nu fastställt till 10/6).

Även om en del av föreningens förslag och åsikter har kommenterats i svarbrevet menar vi att det finns en hel del oklarheter samt att några av förslagen inte har besvarats. Vi redogör för dessa och ber Lfv återkomma med skriftliga kommentarer.

Först vill vi dock redogöra för våra konklusioner efter 7 månaders kontakt med Lfv:

Föreningens konklusioner efter 7 månaders kontakt med Lfv

En sammanfattning av alla huvudkontakter föreningen och Lfv har haft sedan oktober 2003:

03-10-22	Sollentuna kommuns informationsmöte där Lfv medverkade
03-12-14	Föreningens "studiebesök" på Arlanda
04-01-12	Föreningen skickar förslag på åtgärder till Lfv
04-01-20	Luftfartsverkets informationsmöte (presentation av åtgärder)
04-02-09	Möte med Luftfartsverket (för att diskutera våra förslag)
04-02-19	Väsbyföreningen (representerade också vår förening) möter Lfv för att diskutera starter på bana 3
04-02-24	Skriftlig redogörelse av föreningens position/krav till Lfv

04-03-09	Lfv tentativa svar till föreningens "symbolåtgärd"
04-03-10	Föreningens replik till Lfv's svar till "symbolåtgärd"
04-03-16	Lfv svar till föreningens förslag på åtgärder
04-04-01	Lfv svar till föreningens "symbolåtgärd"

På Sollentuna kommuns informationsmöte 22/10 kom Lfv och föreningen överens om att vi skulle försöka samarbeta för att hitta åtgärder som skulle kunna minska flygbuller störningar i norra Sollentuna. Vi inleddes samarbetet i tro om att Lfv menade allvar med att hitta samt implementera sådana åtgärder.

Tyvärr kan vi konstatera efter 7 månader att "samarbetslinjen" inte har lett till något resultat. Vi var väldigt noggranna med att tala om för Lfv vilka mål och prioriteringar föreningen hade:

- 1) Att hitta åtgärder som kraftigt minskar bullerstörningar över norra Sollentuna, genom att i första hand minska antal överflygningar och i andra hand minska bullernivån för de överflygningar som är kvar över området.
- 2) Att inte bara hitta långsiktiga åtgärder men också kortsiktiga, dels för att antal flygrörelser väntas öka kraftigt från sommartrafikprogrammet (vilket skulle betyda att bullerstörningar kommer att öka på kort-sikt), dels för att försöka "rädda" sommaren så att folk kan sova med öppet fönster utan att väckas av flygplan eller att sitta ute och föra ett normalt samtal utan att avbrytas av flygplan.

Föreningen anser att det finns kortsiktiga åtgärder som skulle kunna markant minska bullerstörningar i norra Sollentuna (det har vi fått bekräftat från dels Lfv självt men också från experter som vi har rådfrågat). Men av någon orsak som är okänd för oss väljer Lfv att inte prioritera kortsiktiga åtgärder. Vi kan också konstatera att Lfv's egna tilltänkta åtgärder (från "Stenvändningsprojektet") endast kommer att leda till en marginell förbättring av bullerstuasjonen i norra Sollentuna (Lfv har skriftligt bekräftat att vår bedömning är korrekt i brevet daterad 2004-03-16). Vi vidhåller att det finns många långsiktiga åtgärder som kraftigt skulle kunna minska bullerstörningar i norra Sollentuna, men här väljer Lfv att inte ta dessa med i "Stenvändningsprojektet" (enligt det som vi har blivit presenterade från Lfv).

Sammanfattningsvis är våra konklusioner efter 7 månaders kontakt med Lfv följande:

- Lfv har tilltills inte redovisat någon åtgärd som kraftigt kommer att minska bullret
 - Lfv's egna tilltänkta åtgärder kommer bara att ge en marginell förbättring. Dessa åtgärder implementeras först om 1-2 år
 - Det saknas kortsiktiga åtgärder (det finns många sådana åtgärder som föreningen har presenterat)
 - Det saknas åtgärder som minskar bullerstörningar från starter på bana 3 (19L)
 - Vi anser att Sollentuna utsätts för mer buller än nödvändigt
 - Lfv landar mer än nödvändigt på bana 3 (01R)
 - Lfv avviker ofta från egna riktlinjer (val av bankombinationer)
 - På kort sikt kommer bullerstörningar att öka (12% ökning i antal rörelser från april 2004)
- Lfv visar öppenhet och är villigt att träffa oss. På möten ger Lfv intryck av att "det går att lösa" men då föreningen skickar in formella förslag får vi antingen inget svar eller så förhalas det.
- Vi anser att Lfv vrider fakta som gagnar det egna målet (vi har samlat många exempel på detta).
- Vi anser att Lfv uppger "överdrivna" eller felaktiga argument som skäl för att inte vidta vissa åtgärder (några exempel av detta står under rubriken "Svar/påstående i Lfv's brev som föreningen menar är felaktiga" på sida 6).
- Vi anser att Lfv kör en förhållningstaktik

Allt detta skulle vi kunna styrka med konkreta exempel men det skulle kräva för många sidor. Vi vill istället redogöra för två exempel där ovan nämnda beteende blir klart och tydligt:

Föreningens ”symbolåtgärd”:

Föreningens förslag: att landa tidigast på 01R kl 0700 istället för kl 0600 idag (samma tidpunkt vid landning på 19L)

- 04-02-09 På mötet erkänner Lfv att vi har rätt; att det är möjligt att landa först på 01R kl 0700 eftersom det är mönstret vid landning norrifrån på 19L
- 04-02-24 Föreningen skickar ett formellt förslag till Lfv
- 04-03-09 Lfv svarar med argument varför det inte går att landa först på 01R kl 0700
- ”Lfv måste vidta en grundlig undersökning av alla konsekvenser”
 - ”Detta kan betyda att vi åsamkar flygbolagen förseningar”
 - Etc, etc
- 04-03-10 Efter konsultation med föreningens tekniska experter kan vi konkludera att Lfv’s argument är överdrivna eller inte stämmer. Föreningen skickar ett svar till Lfv.
- 04-03-17 Lfv (Anders Ledin) svarar med att skriva ”Vad beträffar ”symbolfrågan” måste jag hämta expertishjälp från ATCC. Svaret dröjer därför.”
- 04-04-01 Lfv skickar nytt svar. Det är mest en fördjupning av samma argument från svaret daterat 9/3

Från att först ha svarat positivt på mötet dröjer det 2 månader innan föreningen får det formella negativa svaret. Föreningens tekniska experter vidhåller att Lfv’s argument är överdrivna eller inte stämmer och att föreningens förslag är genomförbart utan några negativa operationella konsekvenser för Lfv eller flygbolagen.

Föreningens önskan om att minska bullerstörning nattetid från starter på 19L

Föreningen har påpekat att det är oacceptabelt och orimligt att norra Sollentuna är det enda boendeområde som drabbas av både landningar och starter på bana 3. Vidare att starter på 19L sker nattetid mellan kl 2200-0700 där många flyplan bullrar mer än 70 dBA (speciellt gamla postflygplan av typ HS748 som opereras av flygbolaget West Air). Invånare i Bollstanäs har också klagat över starter från 19L. Vår förening och Väsby föreningen har kommit med båda kort och långsiktiga förslag för att minska bullerstörningar från starter på 19L.

- 03-12-17 Lfv (Anders Ledin) antyder på telefon att det måste kunna gå att dirigera bort postflygplanen från tätort nattetid eftersom det är fråga om ett fåtal fligheter
- 03-12-19 Lfv uppger i mail att de har bett West Air att justera varvtalet för att minska bullret samt att bolaget håller på att fasa ut denna flygplanstyp
- 04-01-12 Föreningen skickar förslag på åtgärder som kan minska bullerstörningar från starter på 19L
- 04-02-09 Föreningen påpekar för Lfv på mötet att ”Stenvändningsprojektet” saknar åtgärder gällande starter på 19L. Lfv lovar att projektet kommer också att omfatta starter.
- 04-02-19 Väsby föreningen framför nya åtgärder (koordinerat med vår förening) på mötet med Lfv. Förslagen omfattar ny SID österut nattetid bort från alla tätorter plus flygning med ”clean speed” upp till en högre höjd innan acceleration (som skulle resultera i en högre flyghöjd över Rotebro)
- 04-02-24 Föreningen framför ytterligare förslag till åtgärder i brev
- 04-03-16 Lfv bekräftar i brev att man utreder ny eller justerad SID. Åtgärden kan göras omgående dock inte kortare än 6 månader. Lfv bekräftar också att de träffade West Air för att se vad man kan göra för att minska bullerstörningar nattetid. Dock nämndes ingenting om vilka åtgärder eller när en förbättring kan implementeras.

- 04-03-24 Lfv träffade Bollstanäs villaförening och Väsbyföreningen i Bollstanäs. Lfv's representant (Pia Johansson) var hoppfull om att det måste gå att hitta åtgärder som kan minska bullerstörningar från starter på 19L
- 04-04-16 Väsbyföreningen frågar Lfv i mail vad status är om förslaget till alternativ SID (Babap 1E till 6000 ft) som diskuterats på mötet 24/3
- 04-04-19 Lfv (Pia) svarar i mail att "jag kommer att skicka frågan vidare till ARN flygplats då det är de som skall fatta det formella beslutet om ändringen av SID"

Sedan 19/4 har varken vår förening eller Väsbyföreningen hört någonting mer i denna fråga. Denna fråga har nu förhållits i 5 månader.

I dessa två exempel (och fler som inte nämns i detta dokument) tycker vi oss se ett tydligt mönster och beteende från Lfv:

- På möten är Lfv positiva och tillmötesgående. "det måste vi kunna lösa".
- Då föreningen framför formella förslag dröjer svaren.
- Lfv svarar med argument som knappast övertyger eller att man "måste utreda konsekvenserna".
- Förslagen "bollas" runt till andra personer/avdelningar

Föreningen upplever att Lfv kör en förhållningstaktik gällande alla våra förslag till kortsiktiga åtgärder. Eller kanske det kan bero på att bullerfrågor inte är något Lfv prioriterar eller att de kontaktpersoner föreningen har på Lfv ej har mandat?

När det gäller eventuella långsiktiga åtgärder (eller åtgärder som omfattas i "Stenvändningsprojektet") ser vi också tecken till förhållning. För det första verkar det inte som om projektet är högt prioriterat. Föreningen anser inte att det kan ligga många timmars arbete bakom det resultat som hittills har presenterats. Vidare har vi lagt märke till att antal och omfattning av de tilltänkta åtgärderna inte har ökat från den första tidpunkten då vi fick en redogörelse av projektet på samarbetsorganets möte 12/11. Nu har Lfv bjudit in till ett nytt informationsmöte 10/6 för att presentera de åtgärder som projektgruppen föreslår att utreda vidare. Kommer nya åtgärder att presenteras utöver dem som presenterades 20/1? Hittills kan vi konstatera att de tilltänkta åtgärderna endast kommer att ge en marginell förbättring av bullerstörning i norra Sollentuna. Nu ser vi ytterligare tecken på förhållning. I inbjudan till mötet 10/6 står det att "projektgruppens slutrapport kommer i september". Tidigare hette det "tidplan för utvalda förslag 31/8" (ref Lfv's minnesanteckningar från informationsmöte 20/1). Vi har tidigare förstått att Lfv går in i en implementeringsfas från september. Håller den tidigare kommunicerade tidplanen?

Om inte Lfv kan visa att föreningen har helt fel i våra konklusioner eller att Lfv kommer att redovisa nya åtgärder på informationsmöte 10/6 som kommer att kraftigt minska bullerstörningar i norra Sollentuna ser föreningen det föga meningsfullt att fortsätta "samarbetslinjen" med Lfv. Föreningen kommer att söka andra vägar och utnyttja andra medel för att nå sitt mål.

Oklarheter samt uteblivna svar i Lfv's brev till föreningen 16/3

Som nämnts inledningsvis menar föreningen att det finns en hel del oklarheter samt att några av förslagen inte har besvarats. Vi redogör för dessa nedan:

Uteblivna svar:

- Generellt tycker vi det är svårt att "hitta" föreningens förslag på åtgärder i Lfv's svar. Vi har svårt att se vilka av våra förslag Lfv tänker utreda vidare och vilka som Lfv anser inte är genomförbara.
- På sida 4 har Lfv sammanställt antal landningar på 01R på vardagar med hänvisning till att föreningen ville se detta datat. Men bakgrund för denna analys var Lfv's (Pia Johansson) påstående på mötet 9/2 att "peak bara omfattar tre timmar på en vardag och att man i grund inte landar på 01R mer än tre timmar". Föreningen påstod att det aldrig har inträffat att man landar på 01R bara tre timmar. Om det är nordliga vindar under hela dagen är det föreningens uppfattning att det handlar om mellan 6-9 timmar. Därför var vi intresserade av att veta hur många dagar landningar på 01R har understigit 3 timmar (på vardagar med nordliga vindar under hela dagen)
- Föreningen påstår att Lfv utsätter invånare i norra Sollentuna för mer buller än nödvändigt. Ett exempel på detta är att föreningen menar att Lfv ofta avviker från egna riktlinjer (val av bankombinationer vid olika vindförhållanden). Vi gav två exempel på sådana avvikelser i brevet 24/2. Lfv har inte kommenterat detta i svaret överhuvudtaget. Sedan februari har föreningen samlat på dussintals nya fall där vi menar Lfv avviker från egna riktlinjer vilket resulterar i ökad bullerstörning för norra Sollentuna. Två nya fall har inträffat under de senaste två veckorna:
 - 18/5: Trots västliga vindar (enligt mätning på ARN) på eftermiddagen skedde landningar på 01R mellan kl 1500-1900. Enligt riktlinjen skulle landningar ha skett på 19L eller 26.
 - 25/5: Som nämnts inledningsvis, trots att det var helt vindstilla (enligt mätning på ARN) under morgonpeaktimmarna skedde landningar på 01R istället för 19L (enligt riktlinjen)

Som åtgärd har vi tidigare begärt att Lfv kontrollerar att "riktlinjerna" bättre efterlevs.

Förtydliganden:

- På sida 1 skriver Lfv att det finns flera åtgärder som potentiellt är genomförbara (med hänvisning också till förändrat bananvändningsmönster). På sida 2 under rubrik "Förändrat bananvändningsmönster" skriver Lfv "På kort sikt finns det troligtvis inte några åtgärder som kan ge effekt även om föreningen framhårdar att det finns". Det är helt motsägelsefullt. Vad menar ni?
- På mötet 9/2 lämnade föreningen över ett dokument som sammanfattade vår bedömning av Lfv's tilltänkta åtgärder i "Stenvändningsprojektet". Lfv ombads att skriftligen kommentera till föreningen om Lfv menar vi har missbedömt effekten av åtgärderna. I brevet 16/3 skriver Lfv att "När det gäller föreningens bedömning av åtgärder anser vi att dessa är till stora delar korrekta". Vi utgår ifrån att med dessa kommentarer håller Lfv därmed på slutsatsen att åtgärderna endast kommer att leda till en marginell förbättring av bullersituationen för norra Sollentuna (och Väsby). Det betyder i så fall att Lfv har mislyckats med ett av huvudsyftena med Stenvändningsprojektet: att minska bullerstörningar för Väsby.
- På sida 2 skriver Lfv att bana 01R endast kommer att användas under sommarperioden vid nordvästliga vindar när efterfrågan överstiger ca 35 rörelser per timma. Det är en positiv nyhet och innebär en förbättring jämfört med förra sommaren. Är det detta ni tänker informera om på informationsmöte 10/6 när ni

skriver ”informera om sommarens bananvändning”? Kan ni också meddela vilka veckor sommarperioden omfattar?

- På sida 2 skriver ni att Lfv träffade West Air för att se vad man tillsammans kan göra för att minska bullerstörningar under nätter. Kan ni utveckla detta mer och meddela vilken typ av åtgärder ni har diskuterat samt tidplan för implementering?

Svar/påstående i Lfv's brev som föreningen menar är felaktiga:

- På sida 2 under rubrik ”Förändrat bananvändningsmönster” skriver Lfv ”På kort sikt finns det troligtvis inte några åtgärder som kan ge effekt även om föreningen framhårdar att det finns”. Vi håller inte alls med om detta påstående. Föreningen anser att det finns många sådana åtgärder. Till exempel vid nordliga och nordöstliga vindar kan Lfv använda bananvändningsmönstret ARR 01L DEP 08 i större omfattning än idag (till och med under peak). Enligt Lfv's egna beräkningar (ref Lfv dokument ”Kapacitetsjämförelse med/utan bana 01R för landning” daterad 2003-09-26) ger bankombinationen ARR 01L DEP 08 en lika stor utnyttjandekapacitet som kombinationen ARR 01R DEP 01L (76 rörelser/timme för båda). Det betyder att bankombinationen ARR 01R DEP 01L inte alls behöver användas under peak timmarna som idag vid nordliga och nordöstliga vindar. Bankombinationen ARR 01L DEP 08 under peak skulle kunna minska antal överflygningar över norra Sollentuna och Väsby med upp till 70%. Denna åtgärd kan implementeras direkt.
- På sida 2 skriver Lfv att ”det kan innebära konsekvenser på bullerkurvan” och på sida 5 ”omöjligt med hänsyn taget till bullerkurvan”. I andra kontakter föreningen har haft med Lfv hänvisar ni ofta till att åtgärden inte kan genomföras därför att bullerkurvan kan spräckas. Detta argument är överdrivet. Bullerkurvorna har beräknats baserade på max antal rörelser av 372000 enligt tillståndet. Det kommer att dröja många år innan detta tak av 372000 rörelser uppnås. Det betyder att inga (med undantag av förslaget att flytta alla landningar från 01R till 01L) av föreningens föreslagna åtgärder skulle innebära konsekvenser på bullerkurvan under de närmaste åren.
- På sida 2 skriver Lfv att ”detta förslag medför att nya SID:ar från 01R behöver konstrueras, vilket sannolikt kommer att kräva en ändringsansökan till Miljödomstolen”. Enligt föreningens experter finns redan etablerade SID: ar västerut, nordut och österut från 01R. Vidare förstår vi att Lfv har tillstånd för 7000 starter från 01R per år. Det hade säkert kunnat bli fler men Lfv sökte bara 7000.
- På sida 3 skriver Lfv ”att byta banmönster under peak är mycket besvärligt och komplicerat och därför något vi pga flygsäkerhetsskäl undviker i det längsta”. Detta argument har föreningen hört flera gånger. Men enligt föreningens experter stämmer det när det gäller banmönsterbyten 180°. Dock handlar de flesta av våra förslag om byten mellan landning på 01R och 01L. Denna typ av banbyte är relativt lätt. Att byta från landning 01L till 01R kan inte ta någon tid alls. Ett flygplan på inflygning till 01L kan över Rotebro få styrorder till 01R i stället. Så fort ordern är effektuerad och famförvarande flygplan landat på 01L kan starter börja på 01L och banbytet är ett faktum.
- På sida 6 skriver Lfv att ”När trafiken tillåter leds trafiken in norr om Rotebro mot denna bana (01L). Kan ni förklara definitionen ”när trafiken tillåter”? Om det är off-peak ni syftar på, är det föreningens uppfattning att till och med dessa flygplan svänger österifrån direkt över centrala Rotebro. Vi har tagit del av flygplansplottar från Lfv som visar klart och tydligt att nästan inga flygplan flyger norr om Rotebro. Kanske ni kan ta fram nya flygplansplottar som bekräftar ert påstående?

Nya förslag till åtgärder

Föreningen har ytterligare ett nytt förslag. Vi har redan varit inne på detta ovan. För att kraftigt kunna minska överflygningar över norra Sollentuna och Väsby och samtidigt inte minska Lfv's möjlighet till effektiv avveckling under peak föreslår föreningen en ändring i bananvändningsmönstret:

Vid nordliga och nordöstliga vindar kan Lfv använda bananvändningsmönstret ARR 01L DEP 08 i större omfattning än idag. Denna bankombination kan till och med användas under peak timmarna eftersom den ger en lika stor utnyttjandekapacitet som kombinationen ARR 01R DEP 01L (76 rörelser per timma för båda). Vid nordvästliga vindar kan Lfv använda bananvändningsmönstret ARR 01L DEP 01R. På kortsikt kan Lfv begränsa starterna på 01R till de 7000 tillåtna per år. På längre sikt kan Lfv söka om ett högre antal starter på 01R. Effekten av denna åtgärd är att antal överflygningar över norra Sollentuna och Väsby kan minska med upp till 80-90%.

Att enbart landa på 01L söderifrån skulle innebära konsekvenser på bullerkurvan vilket sannolikt kommer att kräva en ändringsansökan till Miljödomstolen. Men det skulle innebära att långt färre människor utsätts för regelbundet buller överstigande 70 dBA. På kort sikt kan en större användning av bankombinationerna ARR 01L DEP 08 och ARR 01L DEP 01R (istället för ARR 01R DEP 01L) genomföras utan konsekvenser på bullerkurvan. Lfv har tillstånd för 41000 landningar per år på 01L. Antal landningar idag ligger på runt 25000 per år. Detta betyder att en stor del av landningarna kan flyttas från 01R till 01L utan konsekvenser på bullerkurvan.

Sammanfattning

Föreningen ber Lfv att återkomma med skriftliga kommentarer till ovanstående innan slutet av juni.

Vi väljer att inte informera Sollentuna kommun och tillsynsmyndigheten (länsstyrelsen) om våra konklusioner vid nuvarande tidpunkt. Vi vill först ge Lfv möjlighet att kommentera våra frågeställningar och konklusioner samt avvakta den sista resovisningen av Lfv's tilltänkta åtgärder på informationsmötet 10/6.

Med vänlig hälsning

Föreningen Boende mot Buller i Norra Sollentuna

Nora Woodward
Ordförande

Sändlista:

Kopia har sänts per post till följande mottagare:

Lars Rekke, Luftfartsverket, Norrköping

Kerstin Lindberg-Göransson, Luftfartsverket, Stockholm-Arlanda

Claes Hagström, Luftfartsverket, Stockholm-Arlanda

Jan Lindkvist, Luftfartsverket, Stockholm-Arlanda