

## **Årsberättelse för verksamhetsåret 2009, Föreningen Boende mot Buller i norra Sollentuna.**

Föreningen Boende mot buller i norra Sollentuna är en ideell förening vars ändamål är att verka för att förbättra boendemiljön i norra Sollentuna med avseende på bullerstörningar från flyg, tåg och biltrafik. Föreningen har sedan starten i november 2003 på olika sätt försökt påverka berörda myndigheter, politiker och organisationer att aktivt agera för att bullersituationen skall förbättras. Upprinnelsen till föreningens bildande var det ökade flygbuller som drabbade Norrviken-Rotebroområdet i samband med att en tredje bana öppnades på Arlanda flygplats våren 2003. Hittills har arbetet i huvudsak utförts av ett fåtal personer (styrelsen samt ett antal ytterligare personer engagerade i olika arbetsgrupper). Vi har arbetat genom att söka föra en dialog med berörda parter, ställa frågor och komma med förslag till förändringar i flygverksamheten i syfte att få lindringar av buller över bebyggelse. Behovet av ytterligare engagemang från medlemmarna är stort. Följande personer har under 2009 varit styrelsemedlemmar: Albert Forsgren, Harriet Goliath, Gunnar Lustig, Ulf Olsson, Hans Redtzer, Lars Rudling, Perolof Wikström ledamöter; Maria Bergström ersättare. Revisorer har varit Bertil Thorén och Claes Österman. Vi har under året haft 5 protokollförda sammanträden.

Nedan följer en kort redogörelse för föreningens aktiviteter under år 2009.

### **Först lite historik: Länsstyrelse-och domstolsärenden**

Länsstyrelsen (Lst) är den myndighet som ansvarar för tillsynen av verksamheten vid Arlanda flygplats. Att flygverksamheten sker enligt fastslagna mönster ska kontrolleras av Lfv, medan Lst ska se till att kontrollerna sker. Vidare ska Lst kontrollera att föreslagna ändringar i exempelvis flygvägs mönster är acceptabla ur bl a miljösynpunkt. Dylka ändringar ska tas upp i **samarbetsorganet för Arlanda**, där berörda kommuner är medlemmar och vissa intresseorganisationer, bl a vår förening, har insyns rätt. Är inte alla berörda eniga om att acceptera en föreslagen ändring, så kan den inte genomföras. Det betyder i praktiken att en ändring endast kan genomföras om alla i samarbetsorganet kan acceptera den ändring som Lst beslutar. Detta förhållande har medfört att Lst inte ansett det meningsfullt att kalla till möten i samarbetsorganet.

### **Villkor 6**

Efter en viss justering av villkor 6 efter ansökan från Lfv bestämde koncessionsnämnden i sept. 1998 bl a följande: "... Efter det att ett navigationssystem tagits i drift som medger kurvad inflygning till bana 01R samtidigt med och oberoende av inflygningar till 01L, får överflygning av tätorten ej heller ske vid inflygning till bana 01R väster om ARL QTE 167. Även innan ett sådant navigeringssystem har införts skall så långt det är möjligt från säkerhetssynpunkt – oavsett vad som sägs i "Särskilt villkor 2" ovan beträffande tid – inflygning med marksikt till banan 01R ske under motsvarande förutsättningar...". I klartext innebär detta att inflygning till bana 3 söderifrån, bana 01R, skulle ske väster om Upplands Väsby tätort. Detta såg ju lovande ut för de boende

under inflygningsstråken i landningsbanans förlängning. Boende skulle inte behöva bli störda, ty planen skulle kurva runt bebyggelsen och flyga över grönstråken mellan t ex Sollentuna och Vallentuna. Men i den ovan citerade meningarna ligger ett par hakar: För att flyga kurvat krävs att **a)** ett navigationssystem ska ha tagits i drift eller **b)** att inflygning med marksikt är möjlig ur säkerhetssynpunkt. Emellertid konstaterade Lfv, att dessa förutsättningar inte förelåg, så man började helt sonika tillåta flyg rakt in mot landningsbanan och därmed rätt över bebyggelsen i bl a norra Sollentuna och Väsby centrum. Lst beslöt aug, 2003, att inflygningarna över tätorten skulle stoppas, eftersom andemeningen i villkor 6 inte uppfyllts. Lfv överklagade beslutet hos miljödomstolen och fick rätt att fortsätta att flyga rakt in mot landningsbanan över bebyggelsen.

**Miljödomstolen** förklarade (i en dom 2004 03 03), att till följd av att de tekniska hjälpmedel som förutsattes i villkor 6 för att koncessionen skulle godkännas inte fanns tillgängligt så kunde detta inte hindra flygandet:

”Det särskilda villkoret 6 fyller således för närvarande endast en begränsad funktion. Detta kunde rimligen inte förutses när verksamheten i trebanesystemet tilläts. Miljödomstolen ifrågasätter mot denna bakgrund om länsstyrelsen har valt rätt väg vid utövandet av tillsyn. Det förfarande som miljöbalken anvisar ... torde närmast vara att ansöka om omprövning av tillståndet enligt 24 kap. miljöbalken och därvid hävda att förutsättningarna förändrats i förhållande till vad som var fallet vid tiden för tillståndets meddelande.”

Domen ledde till att de raka inflygningarna söderifrån mot 01R (bana 3) kunde tillåtas, men domstolen anvisade således enligt citerade stycket ovan en väg för Lst att överklaga och ansöka om omprövning av tillståndet. Länsstyrelsen har vid årsskiftet 2006-2007 hos miljödomstolen ansökt om omprövning av det särskilda villkoret 6 i 1998 års beslut. Ärendet var föremål för huvudförhandling i miljödomstolen den 4 och 5/6 2007. I ärendet hade vår förening liksom Väsbyföreningen och kommunerna Upplands Väsby och Sigtuna samt Naturvårdsverket ingivit skrivelser som alla går ut på att stödja länsstyrelsens ansökan om omprövning. Från vår förening var ett par styrelseledamöter närvarande och framförde argument.

Miljödomstolen meddelade den 29 november 2007 dom i detta mål. Någon förändring beträffande villkoren under **a)** och **b)** ovan görs inte, men det utsågs att Lfv ska genomföra utveckling av navigationssystemet RNP-RNAV för att så snart som möjligt installera och använda det för kurvade eller sneda inflygningar. Lfv ska senast 2/1 2011 till samarbetsorganet och länsstyrelsen redovisa system som möjliggör kurvade eller sneda inflygningar.

Vår förening, liksom Väsbyföreningen och Väsby kommun har i dec. 2007 överklagat detta beslut till Miljööverdomstolen. Vi har därefter fått ett förläggande från domstolen att senast den 5/3 2008 dels komplettera överklagandet med uppgift om på vilket sätt föreningen är behörig att överklaga domen, dels inge behörighetshandlingar som utvisar att vi äger företräda föreningen. (Förening som enligt sina stadgar har till ändamål att tillvarata naturskydds- eller miljöintressen får endast överklaga under förutsättning att verksamhet har bedrivits i under minst tre år och har lägst 2000 medlemmar).

## Händelser under 2009

### Flygtrafikens utveckling

Efter en topp år 2000 har flygtrafiken vid Arlanda minskat i volym, såväl beträffande enskilda flygplan som också antal passagerare. Detta har inneburit en lägre bullerexponering för vår del. Möjligen har vår aktivitet påverkat Luftfartsverket att söka finna alternativ till landningar söderifrån på 01R. Under 2008 landade (endast) 16 % av trafiken på 01R. Vi är dock medvetna om att flygtrafiken åter kan öka med åtföljande ökad bullerexponering. Efter en topp på ca 270 000 flygplansrörelser minskade trafiken till ca 210 000 rörelser år 2007 för att nu åter synas växa. I en prognos räknar Lfv med ca 350 000 flygplansrörelser år 2040, motsvarande en passagerarökning från ca 17 000 000 idag till ca 35 000 000 år 2040.

Som en följd av bl a nedgången i antalet flygplansrörelser har vi upplevt några år med minskat flygbuller. Ska man utgå från prognoserna kan framtiden komma att erbjuda väsentligt ökat buller.

### Domstolshantering

Efter miljödomstolens beslut ovan 07 11 29, innebärande att Luftfartsverket kan fortsätta som tidigare att flyga in rakt till bana 01R, visserligen med kravet att före 1 jan 2011 utveckla ett navigationssystem som medger kurvade inflygningar, så överklagade vi som förening detta beslut. Eftersom vår förening inte var behörig att överklaga miljödomstolens beslut, överklagade vi därefter i egenskap av enskilda sakägare. Flera av styrelsemedlemmarna i föreningen deltog i ärendets hantering i miljööverdomstolen 08 09 17 och fick då goda möjligheter att muntligt och med hjälp av projicerade bilder framföra och argumentera för våra åsikter. Miljööverdomstolen beslöt 08 10 22 att inte göra någon förändring av tidigare miljödomstolsbeslut, utan avvakta en ny fullständig tillståndsansökan avseende verksamheten vid Arlanda flygplats, som Luftfartsverket åtagit sig att inkomma med före utgången av 2010. Domen är överklagad till Högsta Domstolen men de har beslutat att inte ta upp den. Miljööverdomstolens dom står därmed fast.

Luftfartsverket har i enlighet med domstolsbeslutet börjat arbeta med ansökan till ett nytt miljötillstånd för verksamheten vid Arlanda flygplats. Medlemmar av styrelsen i vår förening har deltagit i ett allmänt informationsmöte 09 01 22. Den 27 januari 2010 hölls ett informationsmöte för allmänheten varvid ett underlag för hur Lfv avser genomföra den nya tillståndsansökan. Ett dokument med titeln "Underlag för samråd rörande ansökan om nytt tillstånd för verksamheten vid Stockholm-Arlanda Airport i Sigtuna kommun, enligt miljöbalkens regelverk" delades ut. De som önskade framföra synpunkter på underlaget uppmanades inkomma med dem före den 15 mars 2010. Föreningen "Boende mot buller i norra Sollentuna" har skickat in ett svar.

### Övrigt

Föreningen har utformat standardiserade brev i syfte att underlätta för föreningens medlemmar att framföra klagomål till Sollentuna kommun, Luftfartsverket och Länsstyrelsen. Dessa brev finns tillgängliga via föreningens hemsida [www.bullerfritt.se](http://www.bullerfritt.se). Hemsidan uppdateras löpande med aktuell information. Det enklaste sättet att klaga är att ringa 08/797 61 18. Man kan få vänta på att komma

fram några minuter, men behandlas vänligt och klagomålen noteras och förs vidare. Luftfartsverket för statistik över klagomålen och registrerar vilket postnummerområde som klagomålen kommer ifrån. Det är givetvis viktigt att klaga om man känner sig störd av flygbullret. **Vilka personer** som klagar registreras inte.