

# Årsberättelse 2006

Datum : 5 februari 2007

Ärende: Föreningen Boende mot Buller i norra Sollentuna, verksamhetsåret 2006

---

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. Detta innebar en helt ny och oväntad bullersituation och föreningen har därför primärt kommit att inrikta sin verksamhet på flygbuller.

Hittills har arbetet i huvudsak utförts av ett fåtal personer (styrelsen samt ett antal ytterligare personer engagerade i de olika arbetsgrupperna). 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.

Styrelsens sammansättning under året:

Orförande	Per-Olof Wikström
Sekreterare	Harriet Goliath,
Kassör	Gunnar Lustig
Ledamot	Ulf Olsson
Ledamot	Albert Forsgren
Ledamot	Hans Redtzer

Ersättare: Maria Bergström, Christina Leifman

Revisorer: Bertil Thorén, Claes Österman

Styrelsen har under 2006 hållit 7 protokollförda möten.

Nedan följer en kort redogörelse för föreningens aktiviteter under år 2006.

## Luffartsverket (Lfv)

Föreningen har under året träffat representanter för Lfv vid ett par tillfällen. På dessa träffar har Lfv mött upp med specialister inom olika områden – flygvägsmonster, trafikledning och buller. Dialogen med Lfv har varit och är värdefull för oss och det förefaller som om verket också ser ett värde i att umgås med sina grannar. Lfv's rapport "Stenvändarprojektet", resulterade som bekant i 12 åtgärdsförslag. Av dessa karaktäriserades flera redan inledningsvis som ogenomförbara.

---

Stenvändarprojektet drivs vidare inom luftfartsverket under namnet ”Bullerreducerande åtgärder för Arlanda”.

Ett par projekt är intressanta och genomförbara. Det är två projekt som gäller ökad anflygningshöjd, vilket kan resultera i minskat buller och lägre avgasutsläpp. Det ena projektet har börjat användas under 2005-2006 vid landningar söderifrån på den nybyggda bana 3 – alltså de landningar som går rätt över Gillbergaområdet. Som nämndes i förra årets årsrapport innebär en ökad anflygningshöjd att flygplanen vid passage över Rotebro ligger drygt 100 m högre, vilket ger någon reduktion av bullret. Dessutom ligger planen i kontinuerligt sjunk, vilket innebär att behovet av återkommande motorpådrag bortfaller. Detta bidrar också till reduktion av bullret. Insvängningspunkten (”konvergenspunkten”) mot landningsstrålen från flygplatsen ligger längre söderut vilket innebär färre insvängande plan över Rotebro. Eftersom svängande plan bullrar mer än plan i planflykt eller sjunk, innebär detta flygförfarande en bättre bullersituation för Rotebro.

Det andra projektet, som liksom får konsekvenser för anflygningshöjden, kallas CDA (Continuous Descent Approach) vilket innebär att flygplanen redan långt från Arlanda läggs i kontinuerligt sjunk enligt gällande landningsvinkel vid flygplatsen. CDA kan ses som en utveckling av det nyss nämnda, kräver dock vissa tekniska hjälpmedel i flygplanen innan det kan tillämpas och bedöms inte kunna införas förrän om ca 10 år.

Ett tredje projekt i Stenvändarprojektet, som har fått klarsignal från länsstyrelsen att appliceras, gäller förändringar i flygvägsmonstret för starter söderut från bana 3. De plan, som startar söderut över Bollstanäs, ges en ny svängpunkt, som ligger något mer åt sydväst, vilket kan resultera i mindre störningar. De plan som startar söderut på kvällen och som svänger västerut över Gillberga och som upplevdes som störande, har ersatts av moderna plan med bättre stigprestanda, varför de inte alls stör i samma grad.

Under juli och augusti år 2006 upplevde vi en relativt störningsfri period. Lfv föredrog, till följd av lågtrafiken på sommaren, att använda bana 1 (den västliga parallellen) för landningar söderifrån. Bana 3 användes inte alls för landningar söderifrån..

### **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 flygvägsmonster är acceptabla ur bl a miljösynpunkt. Dylika 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. Lst beslutar. Är någon inte tillfreds med beslutet, kan det överklagas till miljödomstolen. Under 2006 har inget möte ägt rum i samarbetsorganet.

Vanligtvis är det den som bedriver en verksamhet som föreslår en ändring. Förslaget diskuteras i samarbetsorganet och Lst beslutar efter hörande av de berörda. Det betyder att Lfv i detta fall har en stark sats. Vill vår kommun, eller vi, eller Väsbyföreningen, föreslå en ändring måste vi, för att få den godtagen, först och främst ”sälja in den” hos den som bedriver verksamheten, dvs. hos Lfv. Naturligtvis är det svårt att få Lfv att acceptera förslag som kan bli belastande eller besvärande för flygverksamheten. De vill naturligtvis kunna flyga fritt i alla möjliga riktningar utan att ta hänsyn till miljöhinder och bullerrestriktioner. Så till exempel har Väsbyföreningen begärt att Lst ska

---

behandla föreningens begäran att införa en kurvad inflygning till bana 3 söderifrån. Lst beslöt att inte behandla denna begäran. Då överklagade föreningen till **miljödomstolen** som sänt ärendet till Lfv för yttrande. Nu ska Väsbyföreningen bemöta detta yttrande. Småningom kommer en dom, som har betydelse för villkor 6 (se mer om detta nedan).

### Villkor 6

Enligt koncessionen 1993 04 06 för den nya bana 3 skulle enligt villkor 6 söderifrån landande planen **inte** flyga i rak linje över västra Rotebro och Väsby tätort, utan kurva runt bebyggelsen. Syftet var att skona bebyggelsen från buller. Lfv yrkade emellertid 1995 12 30 på en förändring av texten med en passus om "...samtidigt med och oberoende av..." och utveckling av tekniska landningshjälpmedel. Koncessionsnämnden tog Lfv:s skrivning i sitt beslut 1998. Emellertid konstaterade Lfv, att de tekniska hjälpmedel som skulle möjliggöra denna kurvade inflygning inte fanns, och så började man helt sonika flyga rakt in mot landningsbanan och därmed rätt över bebyggelsen i bl a Gillberga och Väsby centrum. Detta flygförfarande tog sin början en vacker vårdag 2003 och fortsatte sedan under hela sommaren med vissa avbrott. Folk blev upprörda och Lst beslöt – något överraskande - att inflygningarna över tätorten skulle stoppas. 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 tillgängliga men att detta inte kunde 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."

Denna dom ledde till att de raka inflygningarna söderifrån mot bana 3 kunde tillåtas, men domstolen anvisade således enligt citerade stycket ovan en väg för Lst att överklaga och ansöka om omprövning av tillståndet. Detta har också Lst gjort och ärendet väntas avslutas under första halvåret 2007. I detta ärende har vår förening liksom Väsbyföreningen och kommunerna Upplands Väsby och Sigtuna samt Naturvårdsverket ingivit skrivelser. Vi väntar med spänning på domstolens beslut.

Ett annat viktigt ärende gäller Lfv:s **ansökan om prövotid** för att under en period av 5 år få sätta väsentliga delar av tillståndet som reglerar Arlanda-flyget ur spel och istället få frihet att fritt kunna välja hur man vill flyga. Lst med stöd av vår förening och bullerföreningen i Väsby lyckades uppnå framgångar i domstolen. Miljödomstolen valde nämligen att avslå Lfv:s begäran om prövotid och störningarna kommer därför inte att förvärras till följd av någon prövotid. Lfv överklagade emellertid detta beslut, men efter nya inlagor fastställde domstolen 2006 sitt ursprungliga beslut.

Föreningen har under året även jobbat vidare tillsammans med föreningen i Väsby för att, i den mån vi har kunnande, bistå dem i ärenden som de driver och som är av vikt även för Sollentuna. Det kanske viktigaste av dessa ärenden gäller begäran om föreläggande av kurvad inflygning runt Väsby tätort, vilket också gör att trafiken undviker Sollentuna. Exempel från utländska flygplatser visar att detta är tekniskt möjligt. Väsbyföreningen har flera medlemmar som är piloter och kunniga i flygtekniska frågor, vilket vår förening saknar. Vi efterlyser därför medlemmar med denna kompetens som kan vara villiga att biträda oss i dessa frågor.

En av de frågor som Väsbyföreningen driver är en **grupptalan** i form av en stämning mot Lfv för den skada som flygtrafiken över människors huvuden förorsakar i vissa delar av Väsby.

---

Kommuninnevånare som bor under bullerstråket kan begära och – om målet vinnes – få ekonomisk kompensation. Skulle Väsby vinna finns möjligheter även för innevånare i Sollentuna kommun att på liknande grund begära kompensation.

### **Politikerkontakter**

Under 2006 genomfördes politiska val i vårt land. Föreningen passade på att inför valet tillskriva de olika politiska partierna för att få veta deras synpunkter på flygbuller. Frågorna och svaren från respektive parti finns på vår hemsida.

Ibland tar skrivelser som vi skickar lång tid innan vi får svar. Domstolarna arbetar inte särskilt snabbt. Andra inrättningar kan också vara långsamma i sin hantering och synes inte prioritera att besvara våra brev. I april 2005 sände exempelvis vår förening och Väsbyföreningen gemensamt ett brev till landstinget. Vi väntar på svar. Efterforskningar visar att det ligger för beredning på regionplanekontoret.

### **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 klagat registreras inte.

Föreningen har, som framgått, under året haft en rad kontakter med Föreningen Väsbybor mot flygbuller, i syfte att utbyta information och erfarenheter.

Föreningen har också utarbetat en bildberättelse, vilken beskriver Arlanda flygplats utbyggnadshistoria.

<<>>