

Datum :25 februari 2008

Ärende: Föreningen Boende mot Buller i norra Sollentuna, verksamhetsåret 2007

---

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 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 verksamhetsåret

Ordförande	Perolof Wikström
Ledamot	Albert Forsgren
Ledamot	Harriet Goliath
Ledamot	Ulf Olsson
Ledamot	Hans Redtzer
Ersättare	Maria Bergström
Ersättare	Christina Leifman

#### Revisorer

Bertil Thorén  
Claes Österman

Nedan följer en kort redogörelse för föreningens aktiviteter under år 2007.

#### 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 flygvägmönster 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 insynsrett. 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. Detta förhållande har medfört att Lst inte ansett det meningsfullt att det gångna året (eller överhuvudtaget) 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...”. 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 – 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 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 denna domstol 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).

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.

### 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.