

## Verksamhetsberättelse för verksamhetsåret 2012 Föreningen Boende mot buller i norra Sollentuna

### Allmänt

Föreningen Boende mot buller i norra Sollentuna är en ideell förening vars ändamål är att förbättra boendemiljön i norra Sollentuna när det gäller bullerstörningar från flyg, tåg och vägtrafik. Föreningen har sedan starten 2003 på olika sätt försökt påverka berörda myndigheter, politiker och organisationer att aktivt agera för att bullersituationen skall förbättras.

Anledningen till att föreningen bildades var det ökade flygbuller som drabbade Norrviken-Viby-Rotebroområdet i samband med att en tredje bana öppnades på Arlanda flygplats våren 2003. Hittills har arbetet i huvudsak utförts av ett fåtal personer i styrelse och arbetsgrupper. Vi har arbetat med att föra en dialog med berörda parter, framförallt Swedavia, tidigare (delar av) Luftfartsverket, ställa frågor och komma med förslag till förändringar i flygverksamheten med syftet att få lindringar av bullerstörningar över bebyggelse.

### Styrelsen

Ordförande	roterande
Sekreterare	Harriet Goliath
Kassör	Gunnar Lustig
Ansvarig hemsidan	Ulf Olsson
Övriga ledamöter	Albert Forsgren Lars Rudling Sten Torpare
Ersättare	Ditte Sparre

### Revisorer

Ordinarie	Björn Wanjura
Ersättare	Tom Hedström

Antalet medlemmar i föreningen är ca 300.

Styrelsen har under 2012 haft 7 protokollförda sammanträden samt ett större möte med deltagande av representanter för Swedavia och Flygbullerföreningen i Upplands-Väsby.

Verksamheten under året har i huvudsak varit inriktad på Arlandas ansökan om nytt miljötilstånd, som alltså helt kommer att ersätta alla tidigare regler och begränsningar avseende buller och annan miljöpåverkan.

Våra diskussionspartners är i huvudsak:

- Swedavia AB som bl a svarar för driften av Arlanda. Fick under 2010 sitt uppdrag av Luftfartsverket (som är huvudansvariga för flygledningen i Sverige). Obs att det är Trafikstyrelsen som fastställer de regler som LFV och Swedavia har att rätta sig efter.
- Länsstyrelsen: den myndighet som svarar för tillsynen av verksamheten på Arlanda d v s att man kontrollerar att verksamheten som bedrivs av Swedavia följer fastlagda mönster. Länsstyrelsen skall också kontrollera att exempelvis flygvägsmonster är acceptabla ur bl a miljösynpunkt. Grunden är det

miljötillstånd som krävs för att bedriva flygverksamhet d v s erhålla koncession.

- Miljödomstolen: första instans i prövningen av Arlandas tilltänkta nya miljötillstånd. Egentligen är vi inte part i målet, utan rätten har att avgöra om miljötillståndet uppfyller gällande regler. Dock verkar det som att vi kommer att kallas till förhandlingarna som intressenter.
- Eventuella ändringar i miljötillståndet ska tas upp i **samarbetsorganet för Arlanda**, där berörda kommuner är medlemmar och vissa intresseorganisationer, bl a har vår förening insynsrett. Vi känner inte till att samarbetsorganet har haft något sammanträde under 2012. F.ö. föreslås i den nya miljötillståndsansökan att samarbetsorganet ska ersättas av ett informationsorgan, vilket torde ytterligare minska dess betydelse.

## Historik

Det som har inträffat under åren har dokumenterats dels på vår hemsida "bullerfritt.se", dels i tidigare verksamhetsberättelser. Mycket av den tidigare verksamheten har fokuserat på det så kallade **villkor 6**, det i särklass viktigaste villkoret i nuvarande miljötillstånd. Villkor 6 innebär att överflygning av norra Sollentuna och centrala Upplands Väsby ej får ske. Lösningen på detta problem var att inflygningen till bana 3 söderifrån (som formellt betecknas som 01R: kompassriktning 010 grader, Right runway) skulle ske snett eller kurvat för att undvika överflygning av bebyggelsen i norra Sollentuna och Väsby tätort. Denna lösning – som alltså var en förutsättning för att bana 3 skulle få byggas – godkändes dock senare inte av luftfartsmyndigheterna (numera Transportstyrelsen) eftersom den tekniska utvecklingen av navigeringssystem framförallt i flygplanen inte utvecklats som man antagit. Länsstyrelsen beslöt därför i augusti 2003 att stoppa flygningen över tätorterna. Detta överklagades av Luftfartsverket till **miljödomstolen** som i dom 2004-03-03 medgav överflygning d v s rak inflygning söderifrån till bana 3 eftersom tekniska förutsättningar saknades för annan lösning. Länsstyrelsen fick till stånd en omprövning av miljödomstolens beslut med ett nytt beslut den 29 november 2007, vilket dock inte ledde till någon ändring på kort sikt. Istället ålades Lfv att genomföra en utveckling av ett navigationssystem, RNP-RNAV, med syftet att snarast möjligt kunna installera och använda det för kurvade eller sneda inflygningar. Swedavia skulle senast 2011-01-02 till Länsstyrelsen och samarbetsorganet redovisa system som möjliggör sneda eller kurvade inflygningar. Så har också skett, men inget sådant alternativ verkar kunna leverera den maxkapacitet som Swedavia anser behövs.

Vår förening liksom systerföreningen i Väsby överklagade beslutet till **miljööverdomstolen**. Dock befanns vi inte behöriga att överklaga beroende på att vi inte har tillräckligt antal medlemmar. Däremot kunde vi, ett antal styrelsemedlemmar, i stället överklaga som enskilda sakägare.

Resultatet blev att domen från miljödomstolen fick ligga kvar, eftersom ett nytt miljötillstånd ändå var i vardande. Lfv ålades dock att **före 2018** upphöra med överflygningarna över tätbebyggt område. Det nya miljötillståndet avses ersätta alla tidigare beslut; alltså måste vi vara observanta på vad som faktiskt beskrivs.

## Händelser under 2012

Swedavia har nu presenterat miljötillståndsansökan: ett digert material som finns tillgängligt på Arlandas hemsida. Under året har ett antal remissinstanser yttrat sig, inklusive föreningen (se vidare nedan), och ett delvis modifierat förslag har framtagits. Dock är inte enligt vår mening själva kärnfrågan löst: under högtrafik (men inte enbart då) kommer rak inflygning över norra Sollentuna och Upplands Väsby fortfarande att förekomma, med en i stort oförändrad bullersituation. Det modifierade förslaget är alltså det som kommer att tas upp till förhandling i miljödomstolen; enligt vad vi nu tror händer detta i sommar.

I materialet redovisas också procedurer för kurvade eller sneda inflygningar. Tyvärr visar dokumentationen mest på de **många hinder** som gör att ett tänkt system **ej** kan införas de närmaste åren. Dessutom nämns inte norra Sollentuna som ett drabbat område utan endast Väsby tätort. Obs att Swedavia redan tidigare har fått godkänt procedurer för att vid tjänlig väderlek d v s god marksikt kunna landa efter kurvad inflygning.

## Styrelsens aktiviteter under 2012

- I enlighet med förra årsmötets beslut har styrelsen studerat möjligheten att inhämta medlemmarnas (och övriga medborgares) åsikter via en enkät. Tekniskt är det möjligt (det finns webverktyg), men det är betydligt svårare att se till att rätt målgrupp bereds tillfälle att yttra sig. Därför är frågan tillsvidare bordlagd. Obs att styrelsens mailadresser finns på webben, så medlemmarna har naturligtvis möjlighet att yttra sig den vägen.
- Vi skrev remissvar till miljödomstolen 12-05-28. I huvudsak argumenterar vi för att grundkravet står fast: ingen överflygning av norra Sollentuna och Upplands Väsby.
- Vi träffade Swedavia (tillsammans med Väsbyföreningen) 12-10-15. Vissa studier bedrivs i ärendet kurvad inflygning, men det förefaller inte som att någon bra lösning kan förväntas. Medelhöjden över Rotebro är högre för 01R än 01L, men å andra sidan har mängden överflygningar ökat dramatiskt (se färgkodade bilder i materialet från mötet).
- Vi skrev till Länsstyrelsen 12-11-21 med anledning av deras remissvar.
- 12-12-04 träffade några styrelsemedlemmar Sollentuna Kommuns miljö- och byggnadskontor, anförda av miljöchefen Christian Haglund. Vi uppfattade det som att de gav oss stöd: "vi driver ingen annan linje än föreningen".

## Trafiksituationen

Trafikvolymen räknat i antal flygrörelser är fortfarande lägre än den har varit som högst. Man kan notera att passagerarvolymen har återhämtat sig sedan 2001, medan antalet flygplanrörelser fortfarande är lägre, dvs det är färre lediga stolar. Därmed har bullerstörningarna minskat något. Detta bedömer vi dock vara en övergående minskning, om Swedavias trafikprognoser slår in.

Däremot har enligt våra bedömningar störningarna ökat över Viby. Vid nordliga vindar (nordväst-nordost-ost) landar man dels på bana 3 (vilket innebär en överflygning av Viby-Pommern), dels på bana 1. Av de plan som landar på bana 1 kommer ungefär en tredjedel österifrån och kurvar på låg höjd (ca 700 meter) över Norrviken och Pommern och nordligaste Viby.

Vid sydliga vindar och start från bana 3 kurvar planen först österut för att undvika Rotsunda, svänger sedan västerut och flyger över Norrviken och rakt över Pommern. Eftersom planen är under stigning är bullret särskilt starkt och långvarigt.

En åtgärd som vi saknar är att bana 1 söderifrån skall ges samma (högre) inflygningshöjd som bana 3 d v s 4 000 fot.

### **Framtiden**

Vi ser fram emot den vidare behandlingen i miljödomstolen och eventuellt högre instans av Swedavias ansökan om nytt miljötillstånd, och emotser en konstruktiv och bullermedveten utveckling av ärendet.

Rotebro 13-03-06

Föreningen Boende mot buller i norra Sollentuna

Ulf Olsson

Harriet Goliath

Gunnar Lustig

Albert Forsgren

Sten Torpare

Lars Rudling

Ditte Sparre