



**MINNESANTECKNINGAR**

**UTKAST 2009-06-03**

Datum: 2009-04-22

Tid: kl. 19.15-ca 21.30

Plats: Torget, Runby skolas lågstadium, Upplands Väsby

**SAMRÅD MED FÖRENINGEN VÄSBYBOR MOT FLYGBULLER OCH FÖRENINGEN BOENDE MOT BULLER I NORRA SOLLENTUNA ANGÅENDE ANSÖKAN OM NYTT MILJÖTILLSTÅND FÖR VERKSAMHETEN VID STOCKHOLM-ARLANDA AIRPORT**

**Närvarande:**

Benny Reuterhagen, Föreningen Väsbybor mot flygbuller  
Anette Reuterhagen, Föreningen Väsbybor mot flygbuller  
Richard Whitehand, Föreningen Väsbybor mot flygbuller  
Lennart Lehrmark, Föreningen Väsbybor mot flygbuller  
Ulf Olsson, Föreningen Boende mot buller i Norra Sollentuna  
Per Olof Wikström, Föreningen Boende mot buller i Norra Sollentuna  
Hans Redtzer, Föreningen Boende mot buller i Norra Sollentuna  
Gunnar Lustig, Föreningen Boende mot buller i Norra Sollentuna  
Lars Rudling, Föreningen Boende mot buller i Norra Sollentuna  
Anders Ledin, chef airside, operativa avdelningen, Stockholm-Arlanda, LfV  
Anette Näs, projektledare Nytt miljötillstånd för Arlanda, LfV  
Håkan Svensson, flygledare, LfV  
Fredrik Jaresved, chef strukturutveckling, Stockholm-ArlandaLfV  
Jan Lindqvist, informationschef, Stockholm-Arlanda, LfV  
Jenny Svärd, miljöchef, Stockholm-Arlanda, LfV  
Lilian Agvald, jurist, LfV  
Susanne Rundström, granninformatör, Stockholm-Arlanda, LfV  
Mikael Liljergren, LfV Flygakustik  
Michael Fingalsson, flygledare, LfV  
Christer Lindström, flygledare, LfV  
Jonas Söderlund, flygledare, LfV  
Åsa Göransson, assistent airside, operativa avdelningen, Stockholm-Arlanda, LfV  
Åke Lewensjö, advokat, Gärde Wesslau Advokatbyrå  
Malin Wikström, advokat, Gärde Wesslau Advokatbyrå

**1. Inledning**

- 1.1 Anette Näs inledde mötet genom att hälsa alla närvarande välkomna och angav i korthet bakgrund och syfte med dagens samrådsmöte rörande ansökan om nytt miljötillstånd för Stockholm-Arlanda Airport, se **bilaga 1**. Näs redogjorde för genomförda samråd och planerade kommande samråd med berörda kommuner. Även dagens möte är ett samrådsmöte enligt miljöbalkens bestämmelser. Vid detta samråd bereds bullerföreningarnas representanter möjlighet att få ta del av och ställa frågor kring bl.a. de flygvägsutredningar som för närvarande pågår; omvänt bananvändningsmönster vid nordliga vindar, kurvade inflygningar till bana

## Utkast 2009-06-03

01R österifrån, kurvade inflygningar till bana 01R västerifrån och förlängning av tredje banan. Utredningen avseende förlängningen av bana 3 har precis inletts varför Luftfartsverket (LFV) inte har några resultat att presentera vid dagens möte. När LFV har tagit fram ett huvudalternativ för hur verket vill operera flygplatsen kommer nya samråd att hållas med bl.a. allmänheten och kommuner samt även med bullerföreningarna om önskemål för detta finns.

- 1.2 Näs uppgav att löpande information om arbetet med ansökan om nytt miljötillstånd och minnesanteckningar från genomförda samråd går att finna på flygplatsens hemsida, [www.arlanda.se](http://www.arlanda.se). Här kan man även finna ett formulär för den som vill lämna ytterligare synpunkter.

### 2 Ansökans omfattning

- 2.1 Näs uppgav att LFV avser att söka tillstånd för 372 100 flygrörelser per år, vilket motsvarar dagens tillstånd, se bifogad presentation, **bilaga 1**. LFV beräknar att detta antal rörelser uppnås omkring åren 2040-2045 och att flygplatsen då tar emot omkring 45 miljoner passagerare per år. LFVs uppdrag är att säkerställa efterfrågad kapacitet i högtrafik (peak). LFV har idag tillstånd för s.k. oberoende mixade parallella rörelser i peak och det är den i dagsläget enda möjligheten att kunna möta en efterfrågan som överstiger 84 rörelser per timme. Inom prognosperioden förväntas efterfrågan i peak överstiga 84 rörelser per timme. Ansökan skall ges in till miljödomstolen senast december 2010 och LFV bedömer att ett tillstånd kommer att vara slutligt prövat först omkring 2015-2016 då det är sannolikt att prövningen i domstol kommer att ske upp till högsta instans.
- 2.2 En representant från bullerföreningarna frågade hur LFV avser att hantera det faktum att det enligt en dom från Miljööverdomstolen är förbjudet att genomföra regelmässiga inflygningar över Upplands Väsby från och med år 2018.
- 2.3 Näs uppgav att det i dagsläget inte är möjligt att veta hur flygplatsen skall opereras från år 2018.
- 2.4 Åke Lewensjö uppgav att vid en ny tillståndsprövning sker en helt ny prövning av verksamheten i dess helhet enligt miljöbalkens regelverk. Formellt juridiskt är miljödomstolen därför inte utan vidare bunden av ett av miljödomstolarna tidigare meddelat miljövillkor. Det är dock riktigt att domstolen skulle kunna finna att aktuellt villkor bör ligga fast och det är en risk som LFV får hantera i ansökan och den kommande tillståndsprövningen. I dagsläget finns det enligt LFV ingen annan möjlighet att hantera en efterfrågan över 84 rörelser i peak än genom oberoende mixade parallella operationer.

### 3 Utredningsalternativ

- 3.1 Håkan Svensson redogjorde för dagens användning av parallellbanorna 01R och 01L vid landningar och för oberoende mixade parallella rörelser, se bifogad presentation, **bilaga 2**. Svensson uppgav bl.a. följande: År 2008 användes bana 01R för ca 17 000 landningar, vilket motsvarar ca 15 procent av alla landningar. Under 250 dagar användes banan inte alls. Bana 01L användes under 2008 för ca 19 900 landningar, vilket motsvarar ca 18 procent av alla landningar. Under 164 dagar användes bana 01L inte alls. Vid nordvästliga vindar och bra väderförhållanden används bana 01L för start och bana 26 för landning upp till 35 rörelser per timme. När antalet rörelser per timme överstiger 35 används bana 01R för landning tillsammans med bana 01L för start. Bana 01L används vid nordostliga vindar upp till 56 rörelser per timme och när antalet rörelser per timme överstiger 56 används bana 01R. Bana 01R får enligt gällande miljötillstånd inte användas för landning med

## Utkast 2009-06-03

vissa flygplanstyper nattetid (kl. 23-06). LfV har därför valt att inte använda banan alls under denna tidsperiod. Det betyder att om det ändå sker beror det på att det råder en extrem situation, t.ex. att det råder mycket dåliga väderförhållanden som gör det nödvändigt att använda banan av säkerhetsskäl. Bana 01R kan användas dag-/kvällstid för landningar utöver ovan angivna situationer när bana 01L är avstängd för banreparationer. Radarbilderna visar spridningen längs flygvägarna vid landning. Då flygplanen befinner sig på höjder över 5 000 fot/1500 meter skiftar färgen från rött/lila till orange. Koncentrationen längs flygvägarna har ökat i och med införandet av s.k. gröna inflygningar.

- 3.2 Svensson uppgav att vid segregerade operationer (landning en bana, start en annan bana) är det ca 2,5 nautiska mil mellan landande flygplan vid goda väderförhållanden. Arlanda flygplats kan därigenom komma upp i 42 landningar per timme. Det är riktigt att Heathrow har andra kriterier för bestämmande av avstånd mellan landande flygplan, men dessa bestämmelser avviker från internationell standard.
- 3.3 Anders Ledin uppgav att anledningen till att systemet kan fungera mer effektivt på Heathrow också kan bero på att flygplatsens taxivägar på marken kan göra det möjligt för flygplanen att komma av landningsbanorna tidigare, vilket gör det möjligt att landa flygplanen tätare.
- 3.4 Ledin uppgav vidare att Transportstyrelsen förordar det sätt LfV opererar flygplatsen på, vilket redan baseras på visst avsteg från det internationella regelverket. Det är därför sannolikt svårt att få igenom en ändring av gällande regelverk för Arlanda. ICAO<sup>1</sup> ser över gällande regelverk men en ändring av regelverket kräver enighet i Europa och inom EASA<sup>2</sup>. Det är i dagsläget oklart om en ändring kommer att ske på så sätt att Heathrow tvingas ändra sitt sätt att operera flygplatsen eller om det öppnas en möjlighet för LfV att försöka införa ett system som påminner om det på Heathrow. På det internationella planet har en mängd initiativ tagits till utveckling av sätt att operera flygplatser och arbete pågår. LfV delar i detta arbete bl.a. genom Eurocontrol. Det tar dock av säkerhetsskäl lång tid att genomföra förändringar vid flygplatser.
- 3.5 Richard Whitehand frågade om inte LfV i arbetet med ansökan ändå kan se över möjligheterna att i vart fall försöka få igenom ändringar i gällande regelverk och exempelvis se över möjligheten att förbättra befintliga taxivägar för att möjliggöra tätare landningar.
- 3.6 Näs uppgav att Heathrow ingår i den omvärldsanalys som LfV för närvarande genomför och att verket tar med sig frågan och försöker hantera den i utredningen.
- 3.7 Svensson redogjorde för den pågående utredningen av möjligheterna att införa ett omvänt bananvändningsmönster vid nordliga vindar, se bifogad presentation, **bilaga 2**. Konsekvenserna av ett införande av detta system innebär att Rosersberg kommer att drabbas av ökad bullerexponering av flygtrafik. Flygplanen som idag går över Upplands Väsby kommer istället att passera över Rosersberg. Om flygplatsen använder de olika bananvändningsmönstren växelvis kan tätorterna "dela på" bullret. När trafikintensiteten överstiger 75 rörelser per timme krävs dock oberoende mixade parallella operationer för att kunna ta emot all trafik. Det omvända bananvändningsmönstret har en något lägre kapacitet då det inte är möjligt att svänga västerut direkt efter start på bana 01R av hänsyn till landningar på bana 01L. Tillräckligt avstånd måste hållas till bana 01L för att kunna hantera situationen att en inflygning på bana 01L måste avbrytas och flygplanet därför måste stiga igen. Ett startande flygplan på bana 01R måste därför flyga norrut till dess flygplanet nått 2 500 fot.

---

<sup>1</sup> International Civil Aviation Organization – FN-organet för civilflyg

<sup>2</sup> European Aviation Safety Agency – den europeiska flygsäkerhetsmyndigheten

## Utkast 2009-06-03

När flygplanet når 2 500 fot och kan svänga västerut beror på flygplanets stigprestanda. Det är svårt att avgöra exakt vilket avstånd från flygplatsen detta är, det torde dock vara under 10 km. Det är inte möjligt att svänga österut på grund av att ankommande flygplan befinner sig i området öster om flygplatsen och det bedöms inte möjligt att flytta detta ankomstflöde. Med anledning av detta förfarande blir också flygvägarna längre i det omvända bananvändningsmönstret, vilket leder till ökad bränsleförbrukning och därmed också ökade utsläpp till luft. Varje nautisk mil ger upphov till utsläpp av ca 20 kilo koldioxid. Fartrestriktioner i ovanstående förfarande påverkar också bränsleförbrukningen. Fartrestriktioner är nödvändiga för att skapa effektiva flöden i luften. Farterna måste vara ungefär desamma i de olika flödena på motsvarande sätt som för trafiken på en väg på marken.

- 3.8 Lars Rudling ifrågasatte om den bränsleökning som det omvända bananvändningsmönstret ger upphov till verkligen är av någon betydelse med beaktande av vikten av att minska bullerexponeringen av boende runt flygplatsen. Även de bostadsinvesteringar som boende runt flygplatsen har gjort innan bana 3 byggdes måste beaktas.
- 3.9 Lewensjö uppgav att vidtagande av åtgärder till minskning av utsläppen till luft har kommit alltmer i fokus i den pågående klimatdebatten och vid varje miljöprovning görs en noggrann avvägning av utsläpp till luft och exponering av buller.
- 3.10 Svensson uppgav att utsläppen till luft kan bli av betydande storlek på årsbasis. 100 000 starter på ett år som kan flyga en nautisk mil kortare sträcka minskar utsläppen av koldioxid med ca 2 000 ton.
- 3.11 Svensson uppgav vidare att omvända ankomst- och avgångsflöden också ger upphov till fler korsande flöden, vilket är något som flygledningen så långt möjligt vill undvika av säkerhetsskäl. Flygtrafikledningen vill av säkerhetsskäl ha fasta in- och utpasseringsflöden. Ökat antal korsningar uppstår på grund av att ankommande trafik måste styras till en specifik bana, samtidigt som avgående trafik måste ledas ut till den utpasseringspunkt ut ur terminalområdet (TMA) som leder flygplanet vidare ut i flygvägssystemet till de s.k. motorvägarna i luften som leder trafiken vidare ut i Sverige och världen. Detta är optimalt anpassat i befintliga bananvändningsmönster. Vidare behöver vissa tunga flygplan bana 1 som är den längre banan för starter, vilket ger upphov till regularitetsstörningar i flödet som i sin tur begränsar kapaciteten.
- 3.12 Vad avser utredningen om införandet av kurvade inflygningar österifrån, variant 1, uppgav Svensson att det finns ett antal utmaningar att hantera innan det är möjligt att ta en sådan inflygning i drift, se bifogad presentation, **bilaga 2**. Under överskådlig tid är det endast aktuellt att genomföra kurvade inflygningar i lågtrafik (off peak) och troligtvis endast för delar av trafiken. Vid oberoende mixade parallella operationer är det inte möjligt att genomföra kurvade inflygningar till bana 01R oberoende av inflygningar till bana 01L. Svensson uppgav vidare i huvudsak följande. Begränsningar i dagsläget är främst väderminima och temperaturbegränsningar, då det måste vara relativt goda väderförhållande för att det skall vara möjligt att genomföra kurvad inflygning. Andelen flygplan som har teknik att genomföra en kurvad inflygning är i dagsläget begränsad till ca 28 procent. Det är svårt att hantera raka och kurvade inflygningar efter varandra till samma bana även om det sker genom beroende operationer.
- 3.13 På fråga om hur prognosen ser ut för när flygplansflottan i dess helhet kan ha nödvändig teknik och vad LfV gör för att öka andelen, uppgav Svensson att andelen flygplan som har tekniken kommer att öka successivt men att det givetvis kommer att gå långsammare när det råder dåliga ekonomiska tider. Flygbolagen har under lågkonjunktur sannolikt inte råd att byta ut sina flygplan och LfV har ingen möjlighet att tvinga flygbolagen att investera i nya flygplan.

## Utkast 2009-06-03

- 3.14 Ledin uppgav att nya flygplan har nödvändig utrustning men piloterna också måste utbildas innan de får genomföra kurvade inflygningar. Ledin uppgav vidare att det idag finns ett regelverk som gör det möjligt att konstruera kurvade inflygningsprocedurer. LFV har ansökt om godkännande av en sådan procedur från Transportstyrelsen för att kunna genomföra testflygningar. SAS, Norwegian och Novair skall genomföra testflygningarna och utbildar därför piloter för detta. Det är viktigt att kurvade inflygningar kan testas även om de i dagsläget endast kan ske i off peak.
- 3.15 Representant för bullerföreningarna uppgav att det är värdefullt att kunna genomföra kurvade inflygningar även om det bara är aktuellt i lågtrafik. Det är främst under dessa perioder som bl.a. inträffar under helger som boende runt flygplatsen är ute.
- 3.16 Mikael Liljergren uppgav att bullerkurvan för maximalnivå 70 dB(A) för kurvad inflygning baseras på radarspår från testflygningarna som gjordes 2005, se bifogad presentation, **bilaga 2**.
- 3.17 Lewensjö uppgav att LFV inte kan göra ett åtagande att genomföra kurvade inflygningar i ansökan om det inte är helt klart att det är möjligt för större delen av flygplansflottan att genomföra dem. Det kommer sannolikt inte att vara fallet.
- 3.18 Vad avser kurvad inflygning österifrån när bana 1 inte används för landning, variant 2, uppgav Svensson att även detta alternativ är under utredning, se bifogad presentation, **bilaga 2**. Detta alternativ har samma begränsningar som ovanstående alternativ bortsett från en något ökad möjlighet att kombinera med raka inflygningar. Inflygningen kommer dock något närmare Upplands Väsby och Sollentuna. Även detta alternativ kan under en överskådlig tid endast användas i lågtrafik.
- 3.19 Rudling frågade om inte denna variant av kurvad inflygning går rakt över Stockholm.
- 3.20 Svensson uppgav att flygvägen går över Stockholm, men där passerar flygplan även idag. Det är dock givetvis något som måste beaktas vid en eventuell konstruktion av en kurvad inflygningsväg.
- 3.21 Svensson redogjorde också kort för alternativet att genomföra kurvade inflygningar från väster då bana 01L inte används för landning, variant 3, se bifogad presentation, **bilaga 2**. Detta alternativ innebär en risk att piloten ser bana 01L och istället väljer att gå in för landning på den banan av misstag.
- 3.22 Per Olof Wikström uppgav att alternativen med kurvade inflygningar inte tycks vara möjliga att genomföra i peak under överskådlig tid, vilket bekräftades av Svensson.

## 4 Övriga frågor och diskussion

- 4.1 Rudling uppgav att både landningar till bana 01R och bana 01L passerar över Viby och Norrviken. Även starter från bana 19 R passerar över orterna. Det betyder att tre olika flygvägar passerar rakt över Viby och Norrviken. Personer boende i dessa orter, vilka uppgår till ett par tusen individer, utsätts därför för mer bullerstörningar än andra boende runt flygplatsen. Rudling frågade varför bullret har koncentrerats till dessa orter istället för att spridas.
- 4.2 Malin Wikström uppgav att generellt sett har länsstyrelsen och Naturvårdsverket i tillståndsprövningar förordat en koncentration av flygvägar och högsta möjliga koncentration längs med flygvägarna.
- 4.3 Lilian Agvald uppgav att det är möjligt att istället sprida flygtrafiken över boende runt flygplatsen, vilket t.ex. sker i omgivningarna runt Bryssels flygplats.

## Utkast 2009-06-03

- 4.4 Ledin uppgav att anledningen till att flera flygvägar har koncentrerats till aktuellt område, beror på en förändring av flygvägar som beslutats i samarbetsorganet. Vilken förändring LfV än vidtar drabbas boende runt flygplatsen.
- 4.5 Lewensjö uppgav att sett ur ett strikt juridiskt perspektiv anses samtliga intressen ha beaktats i samarbetsorganet som av tillståndsmyndigheten fått beslutsrätt i vissa ändringar av flygvägar. I samarbetsorganet företräds enskilda intressen av kommunen. Om man som enskild är missnöjd med ett beslut som tagits i samarbetsorganet, får man vända sig till sin kommun och framföra detta. Beslut i samarbetsorganet kräver enighet varför kommunen måste ha accepterat förändringen i aktuellt fall.
- 4.6 Representant från bullerföreningarna uppgav att Viby och Norrviken utöver flygtrafik drabbas av 460 tåg per dygn från närliggande järnväg och 80 000-90 000 fordon per dygn på E4:an. Detta betyder att kommunen uppenbarligen inte har lyckats beakta kommuninvånarnas intressen.
- 4.7 Ulf Olsson uppgav att den här typen av konsekvenser bör ses över i arbetet med den nya ansökan.
- 4.8 Rudling uppgav att vägen och järnvägen fanns på plats innan bostäderna byggdes och att det är flyget som stör mest.
- 4.9 Rudling framförde synpunkten att aktuella flygvägar bör ses över av LfV och att en ändring bör vidtas omgående och inte invänta den kommande tillståndsprövningen.
- 4.10 Ledin uppgav att LfV tar till sig synpunkten.
- 4.11 Agvald lyfte frågan om det från bullerföreningarna finns något intresse att växelvis använda olika flygvägar för samma vindförhållande så att boende runt flygplatsen får förutsägbara tysta perioder.
- 4.12 Jan Lindqvist lyfte frågan om bullerföreningarna förordar koncentration eller spridning av buller från flygplan runt flygplatsen. I det ena fallet drabbas färre boende av mer buller och i det andra fallet drabbas alla boende av buller men i mindre omfattning.
- 4.13 Rudling uppgav att det givetvis är viktigt att sprida bullret runt flygplatsen. Eftersom man brukar hänvisa till samhällsnyttan med flyget så bör alla vara med och dela på bullret. Det är dock ingen lösning att införa tystare perioder.
- 4.14 Ulf Olsson och Benny Reuterhagen uppgav att föreningarna tar till sig frågorna och återkommer med närmare besked om föreningarnas inställning.
- 4.15 Agvald uppgav att denna typ av synpunkter också kan framföras till kommunerna.
- 4.16 Per Olof Wikström uppgav att det går att se att LfV har försökt att låta flygplanen passera över glesbebyggda områden och att boende får acceptera att flygplatsen och dess rullbanor ligger där de ligger. Det är dock tragiskt att samordningen av olika trafikslag har misslyckats helt i vissa orter. Det måste dock innebära att de boende som drabbas värst får skadestånd.
- 4.17 Lewensjö uppgav att frågor om skadestånd inte hanteras i en tillståndsprövning. Vid en tillståndsprövning eftersträvar såväl sökanden som prövningsmyndighet att tillståndet skall få den omfattning som rimligen bör tålas av omgivningen. En prövningsmyndighet skall inte godkänna ett tillstånd som kan vara skadeståndsgrundande. Det är sökanden, i det här fallet LfV, som skall visa att belastningen är rimlig och på en nivå som boende runt flygplatsen måste tåla. Vid en helt ny tillståndsprövning tas alla frågor upp till prövning

## Utkast 2009-06-03

på nytt. Ansökan skall omfatta en lokaliseringsprövning, vilket innebär att en tillståndshavare inte på nytt får tillstånd till samma anläggning på samma plats endast på den grunden att den redan är byggd. Det har givetvis stor betydelse men är inte ensamt avgörande. Vid den pågående prövningen av Östersunds flygplats har Naturvårdsverket ansett att LFs lokaliseringsprövning är bristfällig. De synpunkter som framkommer under samråden är därför av mycket stor betydelse.

- 4.18 Whitehand frågade om den situation som uppstått för vissa boende i Sollentuna kommun vad avser den totala effekten av buller från olika trafikslag kommer att beaktas av LFV.
- 4.19 Lewensjö uppgav att det kan vara en faktor som kan få betydelse vid t.ex. bestämning av dragning av flygvägar. De synpunkter som framförs i samråd är då stora av betydelse vid prövningen.
- 4.20 Rudling uppgav att de som inte drabbas av buller från flygtrafik idag inte har någon information om att de kan komma att drabbas av buller från flygtrafik efter meddelande av ett nytt tillstånd.
- 4.21 Ledin uppgav att LFV håller samråd med bl.a. berörda boende och kommer att hålla ytterligare samråd med såväl berörda kommuner som berörd allmänhet när verket har tagit fram det alternativ verket förordar. Det är den möjlighet verket har att informera omgivningen om eventuella kommande förändringar av verksamheten. En enskild boende i en kommun kan också kontakta kommunen och lämna sina synpunkter.
- 4.22 Anette Reuterhagen uppgav att kommunen skall beakta den enskildes intressen och att invånare i kommuner borde ligga på sin kommun i större utsträckning och bevaka att dess intressen iaktas av kommunen.
- 4.23 Rudling uppgav att han anser att det är fel av LFV att söka tillstånd för 372 100 rörelser per år så att flygplatsen måste införa oberoende mixade parallella operationer för att kunna ta emot all flygtrafik. Verket borde istället söka tillstånd oftare och ta höjd för ett lägre antal rörelser och för en kortare tidsperiod.
- 4.24 Lewensjö uppgav att med hänsyn till den omfattande och komplexa verksamhet som en flygplats är, vore det orimligt att söka tillstånd som endast omfattar en kortare tidsrymd. Inom EU är man också i sina prognoser överens om att flyget kommer att fördubblas fram till år 2020. Eftersom LFV nu avser att ta höjd för en långsiktig verksamhet innebär det också att de redovisade miljökonsekvenserna kommer att bli större med en omfattande verksamhet. Det innebär i praktiken att LFV kan få strängare krav på driften av verksamheten än om verket sökte tillstånd till en mindre omfattande verksamhet.
- 4.25 Lindqvist uppgav att om LFV inte tar höjd för en framtida verksamhet kan områden som behöver skyddas för framtida verksamhet vara bebyggda i framtiden.
- 4.26 Representant från bullerföreningarna uppgav att de har drabbats ekonomiskt av flygrörelser från den tredje banan då bullret från flygplanen har lett till att de inte kan sälja sina hus eller har drabbats negativt vid en försäljning.
- 4.27 Olsson frågade om det numera läggs större vikt vid maximalbullernivåer än tidigare då det främst var fokus på ekvivalentnivåer.
- 4.28 Agvald uppgav att det sannolikt är så.
- 4.29 Liljergren uppgav att LFV i arbetet med ansökan kommer att göra bullermätningar. De kommer att baseras på frifältsvärden.
- 4.30 Olsson framförde synpunkten att frifältsvärden inte ger tillförlitliga resultat.

## Utkast 2009-06-03

- 4.31 Liljergren uppgav att LFV tar till sig frågan och att verket skall titta närmare på detta och återkommer med information om hur verket avser att genomföra bullermätningarna.
- 4.32 Olsson frågade vad LFV anser vara en överträdelse av bullernivåer.
- 4.33 Lewensjö uppgav att det beror på vad som är reglerat genom villkor.
- 4.34 På fråga från Whitehand angående hantering av medvind, uppgav Svensson att regelverket accepterar upp till 5 knops medvind. Flygledningen använder preferensbanval så länge som möjligt.
- 4.35 Whitehand frågade om LFV kommer att presentera alla möjliga alternativa lösningar för miljödostolen.
- 4.36 Agvald uppgav att resultaten av alla utredningar som LFV genomför kommer att presenteras i ansökan, även de alternativ som LFV inte anser är möjliga alternativ.
- 4.37 Lewensjö uppgav att utredningen avseende förlängningen av den tredje banan är ett exempel på en utredning som pågår. Om det visar sig att en förlängning av den tredje banan inte ger någon miljöeffekt kommer det resultatet att redovisas i ansökan.
- 4.38 Benny Reuterhagen uppgav att föreningen Väsbybor mot flygbuller välkomnar alla former av kurvade inflygningsprocedurer som gör det möjligt att undvika Upplands Väsby, men noterade samtidigt att frånvaron av en sådan inflygning inte gör det acceptabelt att överflyga tätorten. Reuterhagen uttryckte vidare tveksamhet över möjligheten att någonsin kunna genomföra en kurvad inflygning till bana 01R samtidigt med och oberoende av inflygningar till bana 01L.

## 5 Avslutning

- 5.1 Näs tackade för visat intresse från de närvarande representanterna från bullerföreningarna.
- 5.2 Näs uppgav att de frågor som föreningarna fått med sig från dagens möte avseende om föreningarna förordar koncentration eller spridning av buller och om tystare perioder är någonting föreningarna förordar kan översändas skriftligen till LFV. Även ytterligare synpunkter med anledning av dagens samråd välkomnas och kan översändas skriftligen.
- 5.3 Näs avslutade mötet.

Anteckningarna förda av

Malin Wikström