



Dnr 2009/650 KS.419

Luffartsverket

## **Svar på samråd om ansökan om nytt miljötillstånd för verksamheten vid Stockholm-Arlanda Airport LfV 2008-006665**

### **Inledning**

Stockholm-Arlanda Airport är viktig för regionen och det är angeläget att flygplatsen kan fortsätta att utvecklas. Flygplatsens negativa konsekvenser för många boende i Sollentuna och andra kommuner måste dock samtidigt minimeras.

Buller från statlig infrastruktur är en av Sollentunas största miljöstörningar. Flygplan på väg till eller från Arlanda bidrar till dessa störningar.

Kommunen vill därför framhålla att:

- bullerstörningarna från flyget generellt behöver minska.
- underlaget behöver utvecklas om vilka bullerstörningar som olika bananvändningar innebär.
- vid ändring av inflygningsvägar måste hänsyn tas till de få tysta områden som finns i kommunen.
- hänsyn bör tas till i vilken mån boende störs av buller från motorväg och järnväg.

### **Generell minskning av buller**

I Sollentuna är särskilt de norra delarna utsatta för buller. Enligt Luftfartsverket (LFV) gjordes mätningar i Rotebro åren 2003 och 2006 som visade att ca 1-2 procent av landningarna överskred maximalljudnivån 70 dB(A). Kommunen har under lång tid fått klagomål från boende om flygplansbuller.

Vid samrådet med berörda kommuner, den 26 januari 2010, framkom att LFV avser att ansöka om ett tillstånd som innebär att verket får rätt att operera flygplatsen i huvudsak som dagens tillstånd medger fram till 2018. LFV åtar sig även att senast den 1 januari 2018 redovisa vissa åtaganden i syfte att skydda Upplands Väsby tätort. Dessa åtaganden hade kunnat utgöras av kurvade inflygningar. LFV menar dock i samrådsunderlaget att kurvade inflygningar inte kan tas i drift i högtrafik inom överskådlig tid.

Kommunen är frågande till varför LfV först 2018 kan redovisa ett flygoperativt sätt som så långt möjligt undviker regelmässiga överflygningar över Upplands Väsby tätort. Enligt nuvarande miljötillstånd förbjuds regelmässiga raka inflygningar över Upplands Väsby från 2018. Denna

tidpunkt är satt för att möjliggöra ett genomförande. LFV bör betydligt tidigare kunna redovisa verkets förslag till flygoperativt sätt som sedan miljödomstolen kan ta ställning till. Det är viktigt att åtgärder för att minska bullerstörningarna inte drar ut mer än nödvändigt på tiden.

Inför ansökan om nytt miljötillstånd har LFV genomfört en rad utredningar i syfte att minska bullerstörningarna. Vissa möjliga åtgärder för att minska bullret vid inflygningar kräver dock utveckling av tekniken. LFV har en viktig roll i att få till en sådan utveckling.

Exempelvis introducerades år 2006 så kallade gröna inflygningar på Arlanda. Effekten blir att buller, bränsleförbrukning och utsläpp minskar. Arbetet med att införa gröna inflygningar är i sin början och utveckling krävs. Kommunen skulle vilja se att ansökan om miljötillstånd innehåller åtaganden från LFV:s sida om att se till att antalet gröna inflygningar ökar.

Enligt LFV har enstaka mätningar av flygbullret genomförts i bl a Rotebro. Kommunen anser att det regelbundet bör genomföras mätningar av flygbullret på olika platser för att komplettera och kontrollera de bullerberäkningar som görs. Dessa mätningar bör redovisas öppet. Detta är viktigt för att verifiera och skapa förtroende för att bullerberäkningarna stämmer med verkligheten.

### **Bullerstörningar för olika bananvändningsmönster**

Vid samrådet och i samrådsunderlaget nämns en rad olika möjliga alternativa bananvändningsmönster. Bland annat nämns kurvade inflygningar, inflygning på gemensam bana mot 01L och därefter landning på 01R och 01L, landning oberoende och parallellt norrifrån på 19L och 19R, omvänt bananvändningsmönster. Därtill finns säkert ett antal ytterligare alternativ att tillgå.

Det bananvändningsmönster som framöver ska användas utifrån det nya miljötillståndet bör vara ett resultat av en avvägning mellan i första hand andelen bullerstörda samt uppnådd bankapacitet. För att kunna göra en sådan avvägning behöver ansökan utvecklas med beskrivningar av antalet bullerstörda och av bankapaciteten för varje mönster.

### **Hänsyn till tysta områden**

I ett tätbefolkat län som Stockholms, där stor konkurrens om marken råder, finns behov av att hindra att utomhusbullret breder ut sig och värna om de få tysta och relativt tysta områden som finns kvar. I Stockholms län är bevarandet av de tysta områdena beslutat som ett regionalt miljömål. Regionplane- och trafikkontoret har kartlagt bullersituationen i den regionala grönstrukturen. De tysta områden som har identifierats i kommunen ska värnas mot buller. LFV har undersökt olika alternativ till kurvade inflygningar till bana 01R för att skydda Upplands Väsby tätort. Vid bedömning av vilka alternativ som bör användas för kurvade inflygningar anser kommunen att hänsyn behöver tas till att de kvarvarande tysta områdena. I Sollentuna behöver särskilt Törnskogens tysta områden

värnas i detta sammanhang.

### **Hänsyn till andra störningar**

I vissa områden i Sollentuna utsätts de boende för buller från motorväg, tågtrafik och på senare år även flygtrafik. Då samtliga dessa bullerkällor utgörs av statlig infrastruktur bör samordning kunna ske mellan ansvariga verk. Vid överväganden om t ex flygvägar eller bananvändningsmönster bör hänsyn tas till den totala bullerstörningen för de boende i dessa särskilt utsatta områden. Flyget har större möjligheter än övriga trafikslag att ta hänsyn till den totala störningen vid val av nya flygvägar etc. De boende kan idag utsättas för buller där varje enskild bullerkälla ligger under givna riktvärden, men där den totala bullersituationen blir oacceptabel. Kommunen framhåller vikten av att LFV i sina bedömningar tar hänsyn till den totala bullersituationen för de boende.