



Stockholm
Arlanda Airport

Blankett för synpunkter

Samråd den 27 januari 2010 angående ansökan om nytt miljötillstånd för Stockholm-Arlanda flygplats

VI ÄR ETT ANTALE SOM BOR MELLAN
KUNGSÅNGEN OCH BRÖ SOM TYCKER ATT
UTFLYGNINGAR FRÅN 19L & 19R
(DUS VID SV VINDEN STÅNDAR ELYG
ÖVER UPPL-BRO) ÄR MYCKET STÖRANDE
EFTERSOM DET ÄR SÅ KONCENTRERAT.
DESSA KONCENTRERADE "FLYGLÄDER"
BORDE SPRIDAS I FLERA LEDER,
DETTA GER KORTARE FLYGVÄGAR
OCH ETT MER SOLIDARISKT BÄRANDE
AV BULLERBÖRDAN, ÖVANSTÄENDE
FÖRVARRAS VID EN ÖKAD TRAFIKMÄNGD

Namn:

ÖRJAN LUNDGREN

Adress:

Telefon:

E-post:

ORJAN.LUNDGREN@PULSEN.SE

Du kan lämna dina synpunkter på denna blankett. Du kan också lämna dina synpunkter muntligen till LFVs representanter på plats vid samrådet eller skicka in dina synpunkter vid ett senare tillfälle, via post: LFV, Att: Anette Näs, 190 45 Stockholm-Arlanda eller via e-post: anette.nas@lfv.se.

Vi vill helst ha dina synpunkter senast den 15 mars 2010.



Stockholm
Arlanda Airport

Blankett för synpunkter

Samråd den 27 januari 2010 angående ansökan om nytt miljötillstånd för Stockholm-Arlanda flygplats

Kurrade inflygningar borde vara grunden till LFR's förslag, allt annat ska vara sekundärt/auvändas i det fall man inte lyckas nå målet. Till detta borde läggas en handlingsplan på vad som krävs för att nå målet och börja arbeta med den redan nu. Förslaget borde också trycka på en jämn bullerfördelning över orterna = solidariskt ansvar, även fram till 2018 rent praktiskt.
Krav på stationär bullerstation i Rosersberg, mätningar 7/24/865.

Namn: Anna Karlgren
Adress: Vallstanäsv. 69A, Rosersberg
Telefon: 08-59035517 / 070-2279910
E-post: anna_karlgren@telia.com

Du kan lämna dina synpunkter på denna blankett. Du kan också lämna dina synpunkter muntligen till LFRs representanter på plats vid samrådet eller skicka in dina synpunkter vid ett senare tillfälle, via post: LFR, Att: Anette Näs, 190 45 Stockholm-Arlanda eller via e-post: anette.nas@lfv.se.

Vi vill helst ha dina synpunkter senast den 15 mars 2010.



Stockholm
Arlanda Airport

Blankett för synpunkter

Samråd den 27 januari 2010 angående ansökan om nytt miljötillstånd för Stockholm-Arlanda flygplats

1. Om ni tänker börja med varannan helg trafik så skall väl Väsby borarna få nattvaka också.
2. Om inte bör Rosersbergsborarna slippa trafiken 3 helger i månaden och Väsby slippa buller 1 helg efter som dom slippa buller helt denna helg.
3. LfV ger upp sin veto rätt mot bostadsbebyggelse i Rosersbergs omr
4. Om ni inför 50/50 trafik på 123 vid all trafik blir det aldrig någon Pite och då får Väsby nästan samma näddin som vi i Rosersberg

Namn: Anders Jonsson
Adress: Drogårnsv 73 195 71 Rosersberg
Telefon: 070/7364091
E-post: andersjonsson@telia.com

Du kan lämna dina synpunkter på denna blankett. Du kan också lämna dina synpunkter muntligen till LFVs representanter på plats vid samrådet eller skicka in dina synpunkter vid ett senare tillfälle, via post: LFV, Att: Anette Näs, 190 45 Stockholm-Arlanda eller via e-post: anette.nas@lfv.se.

Vi vill helst ha dina synpunkter senast den 15 mars 2010.



Stockholm
Arlanda Airport

Ärendenr: LFV
Dokument: D1 LFV
2010 -02- 04
Handl:
LFV Stockholm - Arlanda Airport

Blankett för synpunkter

Samråd den 27 januari 2010 angående ansökan om nytt miljötillstånd för Stockholm-Arlanda flygplats

Vi bor i Rosenberg mitt i samhället. På nätterna och främst vid 04-tiden under sommaren när nätterna är heta, då sover vi med öppet fönster och blir mycket störda av ljudet från flygplanen som då ska landa.

Vad hjälper det då med isolerade fönsterlutar. Sta vi inte kunna sova med öppet fönster vad gör vi då för att få stilla

Namn: Elisabeth o Göran Söderström
Adress: Åtenvägen 7 195 71 Rosenberg
Telefon: 08- 59035478
E-post: elisabeth.hs@hotmail.com

Du kan lämna dina synpunkter på denna blankett. Du kan också lämna dina synpunkter muntligen till LFVs representanter på plats vid samrådet eller skicka in dina synpunkter vid ett senare tillfälle, via post: LFV, Att: Anette Näs, 190 45 Stockholm-Arlanda eller via e-post: anette.nas@lfv.se.

* Vi vill helst ha dina synpunkter senast den 15 mars 2010.



Stockholm
Arlanda Airport

Arendens LFV
datum: 2010-02-04
LFV Stockholm - Arlanda Airport

Blankett för synpunkter

Samråd den 27 januari 2010 angående ansökan om nytt miljötillstånd för Stockholm-Arlanda flygplats

Jag bor i Roserberg mitt i samhället och har bott här sen 1989.
Flykttet har förändrats sen dess framförallt service. Vi har haft 3 mataffärer i bank, post och 2 bensinmackar. Av detta har vi idag endast 1 mataffär kvar. Detta p.g.a. att vårt samhälle inte växer, förfrågan inte ökar efter tjänster. Vårt samhälle växer inte p.g.a. flygbullret och LFV:s nej till byggnation. Nu sitter vi Roserbergare och åker bil till Hästa för dessa tjänster. Det gynnar inte vår miljö! Vi gillar småskalighet men med service. En sak att ta hänsyn till vad gäller flygbullrets påverkan som bara ökar och ökar.

Namn: Elisabeth Hedin Söderström
Adress: Åkervägen 7 19571 Roserberg
Telefon: _____
E-post: _____

Du kan lämna dina synpunkter på denna blankett. Du kan också lämna dina synpunkter muntligen till LFs representanter på plats vid samrådet eller skicka in dina synpunkter vid ett senare tillfälle, via post: LFV, Att: Anette Näs, 190 45 Stockholm-Arlanda eller via e-post: anette.nas@lfv.se.

* Vi vill helst ha dina synpunkter senast den 15 mars 2010.

Från: Näs, Anette (200_Arlanda)
Skickat: den 28 januari 2009 11:36
Till: *Registraturen Division Stockholm
Ämne: VB: SV: Synpunkt på tillståndsansökan från arlanda.se

Korrespondens tillhörande D-LFV 2009-002781:

Från: Magnus Melin [mailto:mamel@spray.se]
Skickat: den 20 januari 2009 13:16
Till: Näs, Anette (200_Arlanda)
Ämne: Re: SV: Synpunkt på tillståndsansökan från arlanda.se

Nå, om man skall ta det på allvar så är synpunkten förstås att inflygningarna över Rotebro måste minska. Vi har förlorat minst 350 000 kr i lägre marknadsvärde på vår fastighet. Bana 3 innebär i praktiken en enorm förmögenhetsöverföring från vissa fastighetsägare till andra; de som bor under bana 1 har tvärtom fått se ökade fastighetspriser.

Vad gäller utflygningvägarna så har den förmentade förbättring som genomfördes för något år sedan har tvärtom medfört en försämring för södra Rotebro.

<-----Ursprungligt Meddelande----->
From: anette.nas@lfv.se [anette.nas@lfv.se]

Sent: 20/1/2009 12:18:46 AM

To: mamel@spray.se

Subject: SV: Synpunkt på tillståndsansökan från arlanda.se

Tack för dina synpunkter!

Innan en ansökan om tillstånd till miljöbalken lämnas in till miljödomstolen skall LFV, i enlighet med miljöbalkens bestämmelser, samråda med de som kommer att beröras av miljöpåverkan av verksamheten. Samrådet skall avse bl.a. verksamhetens omfattning och utformning, miljöpåverkan och innehållet och utformningen av miljökonsekvensbeskrivningen.

Syftet med samrådet är att göra klart vilka problem som kan finnas i projektet, överväga om alternativ behöver utredas och ge berörda möjlighet att påverka innehållet i miljökonsekvensbeskrivningen.

Det är därför av stor betydelse för projektet vilka synpunkter som lämnas under den tid som arbetet med ansökan pågår. Även om Stockholm-Arlanda Airport inte är en ny verksamhet och det därför finns kännedom om omkringboendes synpunkter på nuvarande verksamhet, är det viktigt att få synpunkter på den planerade framtida verksamheten.

I upprättat samrådsunderlag lämnas översiktlig information om ansökans tänkta omfattning och utformning och vilka utredningar som LFV avser att göra. Det finns i detta skede all möjlighet för myndigheter och berörd allmänhet att lämna synpunkter på vilka utredningar man anser att verket bör göra och vilken utformning och omfattning man anser att ansökan bör ha.

Mvh Anette Näs

-----Ursprungligt meddelande-----

Från: anette.nas@lfv.se [mailto:anette.nas@lfv.se]

Skickat: den 15 januari 2009 12:37

Till: Näs, Anette (200_Arlanda)

Ämne: Synpunkt på tillståndsansökan från arlanda.se

Namn: Magnus Melin

Epostadress: mamel@spray.se

Ärende: Det är med all sannolikhet helt meninglöst att lämna några synpunkter. Samrådet framstår som ett rent alibi; LFV vet mycket väl vilka synpunkter de omkringboende har på bullerproblematiken, men motarbetar på alla sätt dessa legitima krav, nu senast genom att yrka på avvisning av grupptalan.

En sak är dock lite fascinerande: Det råder, åtminstone enligt den officiella politiska retoriken, en bred samsyn om att flyget och dess utsläpp måste minska. Trots detta kalkylerar statens eget luftfartsverk med en kraftig ökning av flygtrafiken. Antagligen är det rationellt.

Från: Tore Granaas [mailto:tore.granaas@swipnet.se]
Skickat: den 23 januari 2009 16:10
Till: *Registraturen Division Stockholm
Kopia: GUNNAR FAHLGREN
Ämne: Fw: LFV / ARN. Samrådsmöte, ARN.22/1-09.
Prioritet: Hög

Kommentar till Samrådsmöte / ARN. Re. Flyvägssystem / Kurvade inflygningar RW.01R.

Capt. (Ret.) Gunnar Fahlgren (f.d.Chefs pilot SAS) och jag kunne i går ställa en hel del frågor; men det som vi var lite förvånade över var att ICAO / FAA dokumenten: (FAA.8260.52 / ICAO Doc.9905-AN/471) var av mindre interesse ?; vid att EU / JAA tydligen håller på ä "sneckra" i hop "**eget underlag**", dermed skall man upfinna hjulet en gång till, så det kommer till å ta tid och frågan är om det totala dokumentet for ett nytt miljötillstånd blir klart till 2010. ? .; **med kurvade inflygningar. ?**

Vidare så tolkade vi nulägesbeskrivning av flygvägssystemet Stockholm ARN Airport som kompliserad kurvad inflygning i.o.m att man har hela 3 kurvor för intercept på centerlinjen till RW.01R.

Mitt förslag var att med underlag av beskrivningen i ICAO Doc.9905-AN/471 sidan 45: Final Approach Roll out Point, och sidan 47; - med å gå in ifrån öster, norr om Vallentuna vidare söder om Karby dermed direkt mot centerlinjen av RW.01R med EN kurva och roll out point till centerlinjen RW.01R.

Detta skulle vara enkla för piloterna (spesielt för dom som icke kommer så ofta till ARN) och inte minst **mindre av och på med AT, samt midre stöy / polution.**

Kontentan av det hela är att det kommer till å ta tid före en kurvad inflygning till ARN är en realitet; men det skadar icke flygbolagen; men almenheten i Upplands Väsby /Vallentuna. ?

Vidare så blev Gröna inflygningar ifrågesatt even om det till dags dato har gått bra, men man får icke se bort ifrån att vid lågt gas pådrag så minskar varmluften för avisning av vingar / skrog; (Icing condition) - som kan resultera i ytterligare gaspådrag ?? ökad polution m.m.

Mvh.,
Capt. (Ret.) Tore R. Granaas. Eng.
f.d. IATA Director of Flight Operation & Safety,
flygbolagens representant till ICAO (1991 - 1999)

<http://home.swipnet.se/aas>

Bästa hälsningar Tore.

Svar till Tore Granaas brev ” Kommentar till Samrådsmöte / ARN. Re. Flyvägssystem / Kurvade inflygningar RW.01R” daterat 23 januari

LFV arbetar med att konstruera en RNP AR (Authorization Required) inflygning till ESSA RWY 01R i syfte att undvika Upplands Väsby och Vallentuna. Konstruktionen följer i grunden det upplägg som testades under 2005 i både simulator och vid fem ”riktiga” inflygningar med SAS B737-600. Dessa inflygningar fungerade mycket bra enligt de piloter som flög dessa. Piloter från SAS ingår även i den gruppering som arbetar fram nytt underlag till dessa inflygningar. Likaså ingår flygledare i denna gruppering.

Det är riktigt att EASA (Europeiska byrån för flygsäkerhet) bearbetar svaren från ett förslag från sommaren 2008 om RNP AR. Detta kommer att resultera i ett AMC (rådgivande material) för myndigheternas godkännande av flygplan och operatörer.

Vad gäller utformning av flygvägar har ICAO nyligen tagit fram Final draft till Doc 9905 som innebär konstruktionskriterier för RNP AR-inflygningar. Dessa kriterier använder vi vid nuvarande konstruktion av RNP AR-inflygningen till ESSA RWY 01R.

Du beskriver framtagen kurvad inflygning till ESSA RWY01R som komplicerad samt att den har tre kurvor. I själva verket har denna inflygning två kurvor (RF-leg) som leder in till centrumlinjen i syfte att runda det bullerkänsliga området och samtidigt komma upp på centrumlinjen på lägst 1000 ft GND. Övriga svängar är baserade på TF-leg.

I våra planer ingår sedan tidigare att ta fram ytterligare en variant, nämligen en kurvad inflygning från öster liknande den du beskriver.

Som jag redan tidigare nämnt deltar kunniga SAS-piloter och flygledare vid framtagningen av dessa inflygningar i syfte att minska bullret från landande flygplan för de boende i Upplands Väsby och Vallentuna.

Med vänlig hälsning

Maria Ullvetter
Procedurkonstruktör, Luftfartsverket i Norrköping

Rosers Info

Information från Rosersbergs Villastadsförening

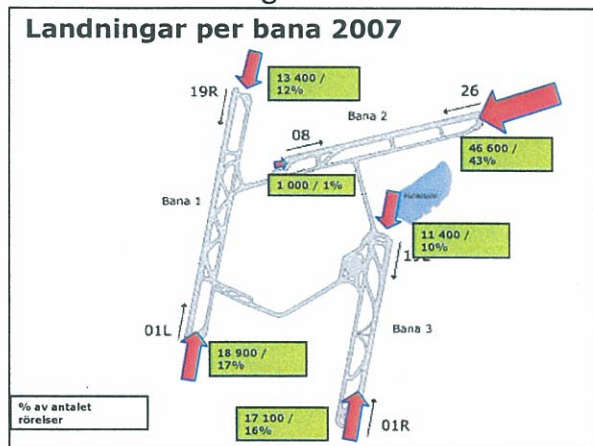
ALLA landningar över Rosersberg vid nordliga vindar!

Låter det som en bra framtid för Rosersberg? Detta kan mycket väl bli en realitet om vi inte gör något!

Sammanfattning

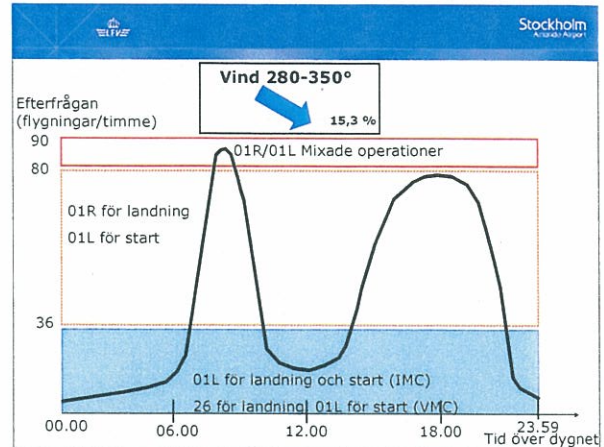
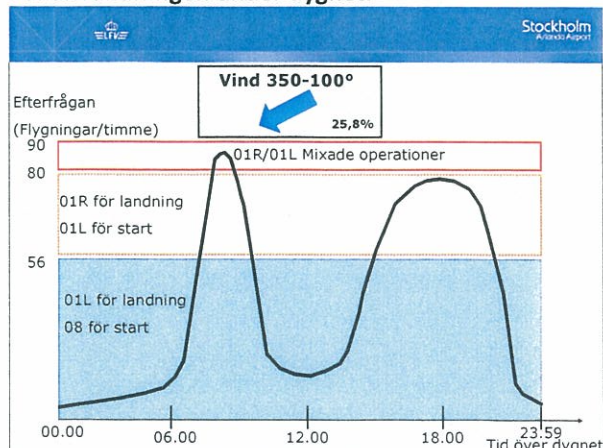
- LfV ska göra en ansökan för miljötillstånd för Arlanda för perioden fram till år 2040-2045
- 2007 var ca 33% av landningarna söderifrån över Rosersberg och Upplands Väsby (17% resp 16%)
- Enda tekniskt möjliga utredningsalternativet idag ger Rosersberg nästan ALL DENNA TRAFIK

Hur ser det ut idag?



Valet av bana som används är komplicerat och beror på många faktorer men styrs av ett rekommendationspaket. Bana 01L ("vår" bana) används vid nordliga vindar grovt sett utanför peaktid för landning och 01R (3:e banan) för start. Vid peaktid så är det omvänt.

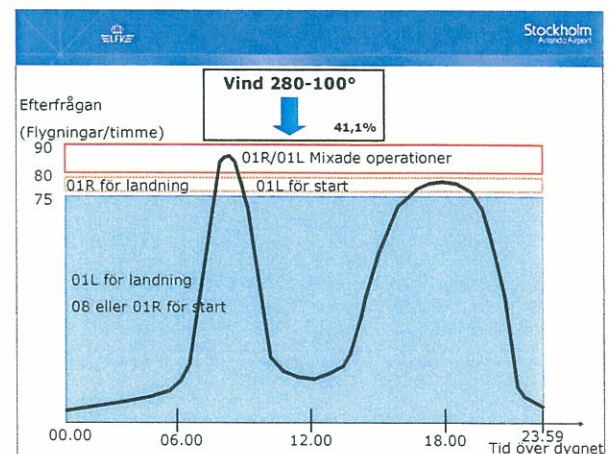
Bananvändningen under dygnet.



För Rosersberg innebär detta grovt sett att vid nordliga vindar, ca 44%, så går landningarna vid peak på den tredje banan och off-peak över oss. Vid flygrörelser över 80 per timme vill man använda parallella banor, alltså båda banorna för både start och landning.

De enda flygbullerfria stunderna vi skulle få är vid mellan 75-80 flygrörelser per timme vilket maximalt är någon timme runt 17.00-18.00

Som en del av miljötillståndsprövningen inför det tillstånd som ska räcka fram till år 2040-45 vägs alternativ till detta användningsmönster efter de högljudda protesterna från Väsbyborna. Det enda som jag ser som tekniskt möjligt är det alternativ 1. Det innebär ett omvänt användningsmönster mot idag och en bananvändning som ser ut så här (01L för landning är "vår" bana)



För Upplands Väsby innebär detta att de skulle få väldigt få landande plan på bana 01R (bana 3) och dessa skulle flyttas över på oss.

De enda tysta stunderna vi skulle få är vid mellan 75-80 flygrörelser per timme vilket maximalt är någon timme runt 17.00-18.00 på vardagar.

Vad vi tycker och tänker har en enorm påverkan, men om vi inte talar om det så spelar det ingen roll

Vad kan vi göra

Det genomsnittliga bullret vid en flygplats uttrycks normalt som flygbullernivå FBN. Antalet permanentboende inom FBN-kurvan över 55 dBA för dagens trafik uppgår till ca 1.400 personer, varav runt 1.300 i Rosersberg. Vad vi tycker och tänker är enormt påverkande men om vi inte talar om det så spelar det ingen roll. På samrådsmötet hade både Upplands Väsby och Sollentuna väldigt vokala och kompetenta bullergrupper medan Rosersberg, en "liten skitstad" enligt Sollentunagruppen, knappt hade några intressenter alls. Det är ingen som kräver att man ska stå på barrikaderna och ropa slagord men om du känner att du tycker något så skriv ned det och skicka både till vår kommunledning och till LfV.

Processen

Luftfartsverket har som avsikt att senast vid utgången av 2010 ge in en ansökan om ett nytt miljötillstånd för verksamheten vid Arlanda flygplats för den kommande 30-årsperioden, alltså fram emot år 2040-45. Den här ansökan gäller hela miljöpåverkan och innefattar analyser av flygvägssystem samt frågor rörande utsläpp till luft och vatten.

Jag nämner bara de viktigaste delarna (enligt egen uppfattning). För full och löpande information se <http://www.arlanda.se/sv/Granne/Miljotillstand/>.

Det som görs just nu är inhämtning av synpunkter samt olika analyser som utförs av externa företag och konsulter. Detta sker bl.a. genom samråd i olika former, med kommunerna i området och med allmänheten och andra intressentorganisationer. Den 22 januari hölls ett sådant samråd och jag tror att vi var två personer där från Rosersberg. Detta är viktigt i ett demokratiskt perspektiv eftersom det är synpunkter som inhämtas och "lämnar du inga så har du inga". Nu anser jag att detta är enormt viktigt för den framtida bobarheten i Rosersberg och sammanfattar bara enligt egen uppfattning hur LfVs alternativ ser ut just nu gällande miljöpåverkan.

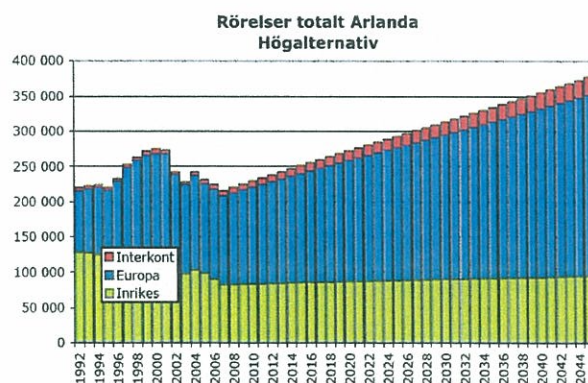
Det är ett antal juridiska processer som är i pågående form. Det är svårt att missa Väsbybornas ibland väldigt starka (och duktiga) juridiska och pr-mässigt lyckade kampanj mot att använda den tredje banan. Utan att gå in på historiska detaljer så var en del av miljötillståndet som gavs för den tredje banan baserat på att kurvade inflygningar skulle användas, dvs. att man ansluter på

glidbanan efter Upplands Väsby och därigenom inte flyger över tätbefolkade områden. Länsstyrelsen ansökte i maj 2004 om omprövning av det särskilda villkoret 6 (avseende inflygningar över Upplands Väsby tätort) i 1998 års tillståndsbeslut. Miljödomstolen ändrade detta villkor genom dom den 29 november 2007 (mål nr M 1535-07). Ändringen innebar i huvudsak att regelmässiga raka inflygningar till bana 01R inte får ske efter den 1 januari 2018. Efter överklagande av såväl LfV som andra parter fastställde Miljööverdomstolen den 22 oktober 2008 (mål nr M 9403-07) miljödomstolens dom. Bl.a. LfV har överklagat denna dom till Högsta domstolen.

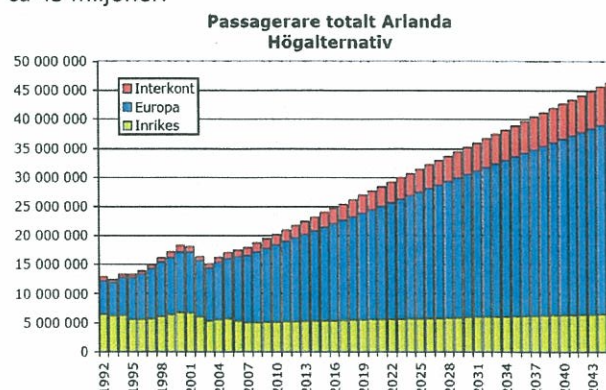
Detta tillsammans med önskade domar gällande utsläppstaket gör att LfV måste ha lämnat in en ny ansökan senast den 31 dec 2010.

Rosersberg, en "liten skitstad" enligt Sollentunagruppen

Under år 2007 registrerades sammanlagt ca 220 000 flygrörelser vid flygplatsen. Av dessa utgjorde drygt 60 % rörelser på utrikes linjer och knappt 40 % rörelser på inrikes linjer. Den sökta verksamhetsvolymen om 372 100 flygrörelser beräknas enligt preliminär prognos, baserad på en stark ekonomisk utveckling, inträffa omkring år 2040-2045.



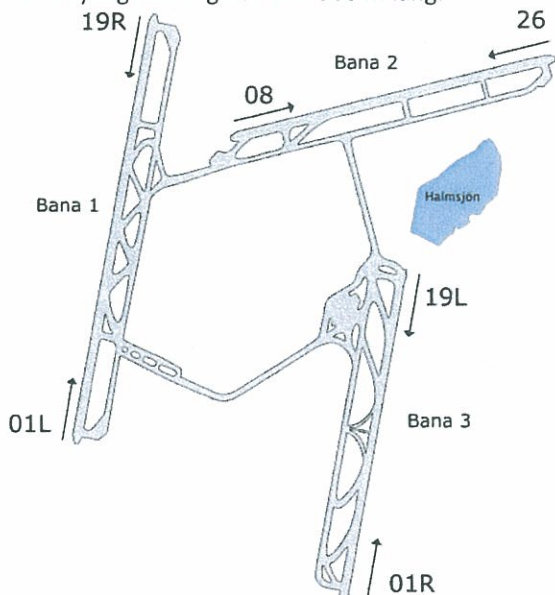
Antalet passagerare år 2007 uppgick till nästan 18 miljoner. Omkring år 2040-2045 då flygtrafikvolymen stigit till 372 100 flygrörelser beräknas antalet passagerare enligt den preliminära prognosen uppgå till ca 45 miljoner.



Den genomsnittliga passagerarökningen under prognosperioden 2007-2045 beräknas till ca 2,5 % per år. I princip hela ökningen ligger på utrikestrafiken. Anledningen till att antalet passagerare ökar snabbare än antalet flygrörelser är att utvecklingen beräknas gå mot större flygplan med fler passagerare per tur. Ovan redovisade prognoser motsvarar som nämnts en framtidsbild med en stark positiv utveckling av flygtrafiken. Dessa prognoser har valts för att säkra flygplatsens verksamhet på lång sikt och ta höjd för tillhörande miljökonsekvenser för att inte riskera att miljökonsekvenserna underskattas.

Flygplatsens kapacitet

Användningen av banor samt in- och utflygningsvägar är oerhört komplext och beroende på vindar, trafikintensitet och siktförhållanden. Bansystemet består av tre rullbanor med tillhörande taxibanor. Huvudbanan, bana 1 (01L/19R), ligger i nord-sydlig riktning och är 3 300 m lång. Bana 2 (08/26) ligger i öst-västlig riktning och är 2 500 m lång. Bana 3 (01R/19L), den senast byggda landningsbanan, ligger parallell med bana 1 i nord-sydlig riktning och är 2 500 m lång.



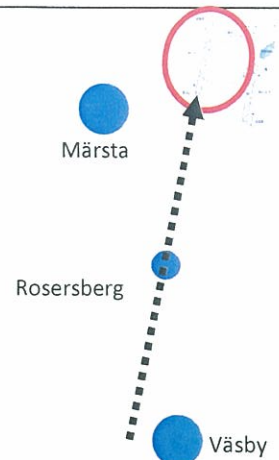
Rosersberg ligger under inflygningen till bana 01L och påverkas alltså mest av landningar vid nordliga vindar.

Tystnad tolkas som acceptans!

BANA 01L FÖR LANDNING IDAG

18 900 landningar
(17% av totala)

- NV 280-350 grader <36 rörelser IMC
- NO 350-100 grader <56 rörelser i timmen

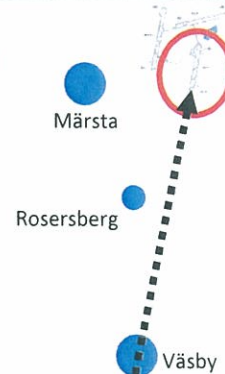


Enligt Håkan Svensson vid ATCC så är just att man landar på bana 01L vid mindre 36 rörelser IMC (dålig sikt) en eftergift till Väsbysborna i enlighet med "Stenvändarprojektet", för att de påpekade hur mycket de stördes...

BANA 01R FÖR LANDNING IDAG

17 100 landningar
(16% av totala)

- NV 280-350° >35 rörelser kl. 06-23
- NO 350-100° >56 rörelser i timmen kl. 06-23 (peak)
- Banavstängningar pga av underhållsarbete
- 23-06(natt) är bana 01R stängd för landningar



Stockholm-Arlanda Airport har i dagsläget en maximal kapacitet motsvarande ca 82 flygrörelser per timme. Genom införandet av samtidiga oberoende parallella operationer beräknar LfV att maxkapaciteten i framtiden med nuvarande bankonstellation skall kunna ökas till mer än 90 rörelser per timme. Vid ett väl utnyttjande av denna maximala produktionskapacitet bedöms den sökta trafikvolymen 372 100 flygrörelser per år kunna produceras vid flygplatsen. För att ta fram framtida optimala flygvägar med förbättringar, t.ex. avseende bullerexponeringen av tätorter från trafik som måste landa på banorna 01L och 01R, avser LfV att inledningsvis genomföra tre utredningar. Dessa utredningar avser att undersöka möjliga förbättringar av bananvändningen vid nordliga

vindar. Som bakgrund till detta utredningsarbete kan följande anföras. Vid nordliga vindar och en trafikintensitet som *överstiger* ca 76 rörelser/timme finns i dagsläget inget alternativ till raka inflygningar mot banorna 01L och 01R. Vid en trafikintensitet *understigande* 56 (vid NV-vindar 34) rörelser/timme används bana 01L bl.a. i kombination med bana 08 eller bana 26, vilket innebär att överflygningar av Upplands Väsby, för landningar på bana 01R, kan undvikas. Vid en trafikintensitet på 56-76 rörelser (vid NV-vindar 34-76) används för närvarande vid nordliga vindar banorna 01L för starter och 01R för landningar. LFV avser att utreda tre möjliga alternativ att undvika landningar på bana 01R vid denna trafikintensitet.

Den första utredningen avser att studera möjligheterna att vända på bananvändningsmönstret jämfört med idag så att landningar sker på bana 01L och starter på bana 01R och det är det som jag skrev om på första och andra sidan.

"Vi har redan gjort ändringar som inte finns med i tillståndet för att för att minska bullerpåverkan för Väsbyborna enligt "Stenvändarprojektet"

Håkan Svensson, ATCC

Den andra utredningen avser att utreda möjligheterna att starta på bana 01L och att, så länge bana 01L inte används för annat än starter, använda en kurvad inflygningsväg öster om Upplands Väsby vid inflygningar till bana 01R. LFV har sedan flera år tillbaka arbetat med att ta fram en sådan kurvad inflygningsväg. LFV kan i dagsläget inte säga när denna procedur kan tas i operativ drift eller vid hur hög trafikintensitet den kommer att kunna användas. Proceduren har fortfarande många begränsningar, bl.a. vad avser väderminima och nödvändig utrustning i flygplanen. Denna utredning skall klargöra konsekvenserna av detta alternativ, hur stor andel av flygplansflottan som kommer att kunna använda den, och när den kan vara möjlig att genomföra i någon omfattning.

Den tredje utredningen avser att studera möjligheterna att införa en kurvad inflygning väster om Upplands Väsby tätort, d.v.s. mellan Upplands Väsby och Rosersberg, vid inflygningar till bana 01R.

Problemet är alltså att både det andra och det tredje alternativet förutsätter kurvade inflygningar. Idag kan tydligen tekniskt sett ca 28% av landningarna ske via den här formen men det ligger långt borta i verkligheten. Man har knappt hunnit få tillstånd för att utföra testflygningar för kurvade inflygningar och att tro att det finns någon klar bild innan ansökan för miljötillståndet lämnas in är närmast en utopi eftersom det krävs både teknisk utrustning samt certifiering av piloter.

Detta lämnar oss alltså med alternativ 1, en omvänd bananvändning mot idag, och hur det påverkar oss i Rosersberg. Det enda vi kan göra är att skicka inlägg och yttra oss.

Utsläpp till luft och till vatten

Självklart är utsläpp också en viktig detalj för oss närboende. Det är ändå så att majoriteten av flygbränslet används för att ta flygplanet upp till marschhöjd, enligt en pilot så mycket som 70% vid en flygning till Umeå, och självklart genererar detta utsläpp liksom verksamheten vid flygplatsen. Detta blir dock lite mer regionalt än de påtagliga lokala bullermattor som LFV funderar på att göra mycket tjockare, och jag hänvisar då till www.arlanda.se för ytterligare information.

Det är inte så att jag/vi är emot Arlanda på något sätt. Arbetstillfällena, närhet, kommunikation m.m. är naturliga fördelar. Det jag eftersträvar är bara en slags solidaritet och att inte en viss högljudd lobbygrupp ska få sin vilja igenom på vår bekostnad. Det är ingen som bor i Rosersberg och inte är medveten och lever med buller, skulle det vara olidligt så flyttar man, men det är ett väl utbyggt litet samhälle med en härlig grupp innevånare

Rosersbergs Villastadsförening är en politiskt obunden organisation som grundades 2001 för att tillvarata invånarnas intressen samt vara ett lokalt bollplank och kontaktyta mot myndigheter.

För att skriva till LFV gällande miljötillståndet:

LFV, Stockholm-Arlanda Airport

Anette Näs

190 45 Stockholm-Arlanda

Alternativt via e-post: anette.nas@lfv.se

Eller webbformulär:

<http://www.arlanda.se/sv/Granne/Miljotillstand/>

För bullerstörning kan man även ta kontakt med tillsynsmyndigheten: Länsstyrelsen i Stockholms län, Miljöskyddsenheten, telefon: 08-785 40 00 eller e-post: lansstyrelsen@ab.lst.se

Skicka gärna en kopia till Miljö- och Hälsoskydds-kontoret på Sigtuna Kommun på skriftliga kommentarer

Denna skrivelse är en egen sammanfattning enligt dokument och information som inhämtats på Samrådsmötet 22 jan 2009. Jag förbehåller mig rätten för att ha gjort misstolkningar eller andra otydligheter och hänvisar till publikt material på olika webbplatser.

Per Hoffner, Vallstanäsvägen 77, 195 70 Rosersberg, e-post: per@hoffner.se

Hej Anette.

Mitt namn är Carl Hallgren och bor på Vallstanäsvägen 67C men är även en frekvent gäst på Arlanda som resenär ofta fela gånger i veckan.

Jag skulle vilja säga min mening gällande ert arbete med miljötillstånden för er verksamhet. De tidigare besluten gällande miljötillstånd samt utbyggnad av flera banor har skapat fler frågetecken än vad de har inte skötts speciellt bra. Hela arbetet med tredje banan måste betäcknas som ett prakt fiasko samt ett enormt resursslöseri med skattepengar då ni fortfarande håller på att ursäkra orden tjaffsar med grannarna runt flygplatsen. När jag nu läser er ansökan om nytt miljötillstånd så kan jag se att försöker styra över mer trafik till bana 1 igen. Vad är det som händer egentligen ...?

Ni gör även allt ni kan för att stöta er med grannarna istället för att samarbeta som ni skriver på er hemsida. Er grupp som arbetar med bullerisolering av vår fastighet svarar endast på mail om jag ligger på. Och ni kommer även ett avtalsförslag som är riktigt pinsamt för att vara från ett statligt verk gällande denna bullerisolering.

Jag skulle vilja att ni omvärderar flygvägarna igen samt tar ert ansvar gällande buller samt miljön på och runt flygplatsen.

Hälsningar

Carl Hallgren

Näs, Anette (200_Arlanda)

Från: Näs, Anette (200_Arlanda)
Skickat: den 16 februari 2009 09:46
Till: *Registraturen Division Stockholm
Ämne: VB: Miljötillstånd för Arlanda Flygplats.

Inkommen synpunkt och svar under ärende LFV 2008-006665.

Från: Näs, Anette (200_Arlanda)
Skickat: den 16 februari 2009 09:44
Till: 'Carl Hallgren'
Ämne: SV: Miljötillstånd för Arlanda Flygplats.

Hej Carl!

Tack för dina synpunkter!

Innan en ansökan om tillstånd till miljöbalken lämnas in till miljödomstolen skall LFV, i enlighet med miljöbalkens bestämmelser, samråda med dem som kommer att beröras av miljöpåverkan av verksamheten. Syftet med samrådet är att göra klart vilka problem som kan finnas i projektet, överväga om alternativ behöver utredas och ge berörda möjlighet att påverka innehållet i miljökonsekvensbeskrivningen.

I upprättat samrådsunderlag vilket kan hämtas på Arlandas hemsida lämnas översiktlig information om ansökans tänkta omfattning och utformning och vilka utredningar som LFV avser att göra. Det finns i detta skede all möjlighet för myndigheter och berörd allmänhet att lämna synpunkter på vilka utredningar man anser att verket bör göra och vilken utformning och omfattning man anser att ansökan bör ha. De utredningar du refererar till avseende alternativ för inflygning till Arlanda söderifrån är ännu under framtagande. Två av dessa utredningar behandlar möjligheter att undvika överflygning av både Rosersberg och Upplands Väsby. Först efter det att LFV har erhållit resultaten från utredningarna är det möjligt att utvärdera huruvida dessa alternativ är praktiskt möjliga att genomföra. Eftersom arbetet med ansökan fortfarande är i ett tidigt skede så har inga nya flygvägar ännu föreslagits.

Det är av stor betydelse för projektet vilka synpunkter som lämnas under den tid som arbetet med ansökan pågår. Även om Stockholm-Arlanda Airport inte är en ny verksamhet och det därför finns kännedom om omringboendes synpunkter på nuvarande verksamhet, är det viktigt att få synpunkter på den planerade framtida verksamheten.

LFVs ambition är att ha ett gott samarbete med flygplatsens grannar och LFV beklagar om du anser att du inte får erforderlig respons. När det gäller avtalet mellan LFV och de fastighetsägare som erbjuder bullerisoleringsåtgärder, ämnar LFV att använda sig av samma avtalsmodell till alla fastighetsägare inom samma område och bullerisoleringssetapp. Punkter som gäller för en specifik fastighet eller förbättringssynpunkter från fastighetsägaren regleras som tilläggspunkt/er i vårt avtal.

Mvh Anette Näs

Från: Carl Hallgren [<mailto:calle.hallgren@telia.com>]
Skickat: den 12 februari 2009 19:45
Till: Näs, Anette (200_Arlanda)
Ämne: Miljötillstånd för Arlanda Flygplats.

Hej Anette.

Mitt namn är Carl Hallgren och bor på Vallstanäsvägen 67C men är även en frekvent gäst på Arlanda som resenär ofta flera gånger i veckan.

Jag skulle vilja säga min mening gällande ert arbete med miljötillstånden för er verksamhet. De tidigare besluten gällande miljötillstånd samt utbyggnad av flera banor har skapat fler frågetecken än vad de har inte skötts speciellt bra. Hela arbetet med tredje banan måste betäcknas som ett prakt fiasko samt ett enormt resursslöseri med skattepengar då ni fortfarande håller på att ursäkta orden tjaffsar med grannarna runt flygplatsen. När jag nu läser er ansökan om nytt miljötillstånd så kan jag se att försöker styra över mer trafik till bana 1 igen. Vad är det som händer egentligen ...?

Ni gör även allt ni kan för att stöta er med grannarna istället för att samarbeta som ni skriver på er hemsida. Er grupp som arbetar med bullerisolering av vår fastighet svarar endast på mail om jag ligger på. Och ni kommer även ett avtalsförslag som är riktigt pinsamt för att vara från ett statligt verk gällande denna bullerisolering.

Jag skulle vilja att ni omvärderar flygvägarna igen samt tar ert ansvar gällande buller samt miljön på och runt flygplatsen.

Hälsningar

Carl Hallgren

Malin Wikström

Från: anette.nas@lfv.se
Skickat: den 4 mars 2009 18:37
Till: Malin Wikström
Ämne: VB: Rosersberg

Från: Näs, Anette (200_Arlanda)
Skickat: den 3 februari 2009 20:23
Till: 'birgitta.lindqvist@toyota.se'
Kopia: anders.johansson@sigtuna.se
Ämne: SV: Rosersberg

Tack för ditt meddelande! Vi registrerar dina synpunkter och kommer att ta dem i beaktande under utformningen av ansökan om nytt miljötillstånd.

Mvh Anette Näs

Från: birgitta.lindqvist@toyota.se [mailto:birgitta.lindqvist@toyota.se]
Skickat: den 3 februari 2009 11:25
Till: Näs, Anette (200_Arlanda)
Kopia: anders.johansson@sigtuna.se
Ämne: Rosersberg

Hej!

Nej, nu får det vara slut på hur Rosersbergsborna behandlas när det gäller flygbullret över samhället.

Har jag förstått saken rätt, att både Upplands Väsby- och Sollentunaborna anser att vi Rosersbergare "kan ha de" för vi är en sån obetydlig ort. Jag hoppas att de inte menar va de säger. Alla de orter som finns i Arlandas närhet är väl medvetna om att vi bor nära en stor flygplats och allt vad detta innebär.

Dock är det så att vi i Rosersberg får ta oerhört mycket bullrigare trafik då flygen går betydligt lägre när de passerar Rosersberg än de gör både i Upplands Väsby och Sollentuna. Detta buller går inte att jämföra med varken Sollentuna eller Upplands Väsby.

Att inte sprida på "graserna" anser jag vara helt orimligt. När jag och många med mig flyttade till Rosersberg var Arlanda en mycket liten flygplats där bullret in störde på samma sätt som det nu gör. Men tyvärr, tyvärr har vi i Rosersberg varit alldeles för "flata" och accepterat den ständiga ökningen av bullernivån, vilket vi nu får lida för!!! och som vi nu inte varken vill eller kan acceptera.

Jag hoppas verkligen att Sigtuna Kommuns ledning även värnar för oss i Rosersberg och arbetar för att det skall bli en rättvis fördelning av flygrörelserna över ALLA närområden.

Med vänlig hälsning/Best regards
TOYOTA SWEDEN AB, Box 1103, 172 22 Sundbyberg
Marknadsavdelningen/Marketing Department
Birgitta Lindqvist

Tel: +46 (0)8-706 71 79 Bil.tel: +46 (0)768 30 71 79

www.toyota.se

Fax: +46 (0)8-733 38 86

Malin Wikström

Från: anette.nas@lfv.se
Skickat: den 23 mars 2009 22:38
Till: arlanda@lfv.se
Kopia: Malin Wikström
Ämne: VB: Flygningar över Rosersberg

Inkommen synpunkt samt LfV:s svar för diarieföring under ärende LfV 2008-006665.

Mvh Anette Näs

Från: Näs, Anette (200_Arlanda)
Skickat: den 23 mars 2009 22:37
Till: 'Anna & Mats Carlsson'
Kopia: sigtuna.kommun@sigtuna.se
Ämne: SV: Flygningar över Rosersberg

Tack för era synpunkter!

Det är av stor betydelse för projektet vilka synpunkter som lämnas under den tid som arbetet med ansökan pågår. Även om Stockholm-Arlanda Airport inte är en ny verksamhet och det därför finns kännedom om omkringboendes synpunkter på nuvarande verksamhet, är det viktigt att få synpunkter på den planerade framtida verksamheten.

LfV vill i sammanhanget informera om att två av de tre flygvägsutredningar som pågår behandlar möjligheter att undvika överflygning av både Rosersberg och Upplands Väsby. Inga förslag har ännu lagts då alternativen ännu är under utredning. Innan en ansökan om tillstånd enligt miljöbalken lämnas in till miljödomstolen skall LfV, i enlighet med miljöbalkens bestämmelser, samråda med dem som kommer att beröras av miljöpåverkan av verksamheten. Syftet med samråden är att göra klart vilka frågetecken som kan finnas i projektet, överväga om alternativ behöver utredas och ge berörda möjlighet att påverka innehållet i miljökonsekvensbeskrivningen.

Angående hälsoeffekter kopplat till utsläpp så genomför LfV kontinuerligt mätningar av luftföroreningarna kvävedioxid, flyktiga organiska ämnen och partiklar på Arlanda. Resultaten från mätningarna visar att halterna är under de värden som är satta för skydd av människors hälsa. Mer information om resultaten från mätningarna finns i miljörapporten för Arlanda, se www.arlanda.se under Miljöarbete/Dokumentation/Miljörapportering.

Ett enskilt samråd med Sigtuna kommun planeras till maj 2009. Invånarna i kommunen kan framföra sina synpunkter genom att kontakta kommunledningen eller genom att kontakta LfV direkt så som ni nu har gjort. Era synpunkter kommer att hanteras i arbetet med framtagande av ansökan och beaktas i ansökan i möjligaste mån. Det är sedan miljödomstolen som gör avvägningarna mellan olika intressekonflikter.

Samråd med allmänheten hölls den 22 januari 2009. Nästa samråd med allmänheten planeras att äga rum under senhösten 2009. Kallelse till detta samråd kommer att ske genom kungörelse i dagstidningar (SvD, DN, UNT, DI, Sigtunabygden, Väsbyjournalen och Mitt i-tidningarna). Information om tillståndsansökan publiceras fortlöpande på www.arlanda.se under Miljöarbete/Miljö tillstånd. Där finns också möjligheter att via ett formulär inkomma med synpunkter."

Mvh Anette Näs
Projektledare Nytt miljö tillstånd för Arlanda

Från: Anna & Mats Carlsson [mailto:annaochmats@bredband.net]
Skickat: den 25 februari 2009 20:45
Till: Näs, Anette (200_Arlanda)
Kopia: sigtuna.kommun@sigtuna.se
Ämne: Flygningar över Rosersberg

Hej,

Jag och min familj bor i Rosersberg och det har vi gjort sedan 1991. Vi har tidigare sällan störts av flygplanen, men det senaste året har flygningarna över oss blivit allt mer frekventa och påverkar boendemiljön mycket negativt.

Samtal utomhus är inte längre att tänka på, periodvis kommer flygen väldigt tätt. Rosersberg har varit en liten idyll, men det håller på att förstöras.

Lägg till det att vi också har motorväg, pendeltåg och ett växande industriområde med mycket tung trafik i närområdet så är påfrestningarna på Rosersbergarna när det gäller bullernivå ganska extrem.

Jag är också orolig över den ökade mängden utsläpp över Rosersberg, och vilken påverkan de har på vår hälsa – speciellt med tanke på barnen – och även på naturen runt omkring.

När jag hör att Luftfartsverket faktiskt tar hänsyn till närliggande orter som t ex Väsby och Sollentuna med anledning av att "de hörs" tycker jag det är patetiskt. Rosersberg må vara mindre till yta och invånarantal, men planer finns på att bygga fler bostäder och orten har egentligen alla förutsättningar att växa. Rosersberg ligger innanför FBN-kurvan, vilket inte de andra tätorterna gör och jag tycker att det borde vara en stor anledning till att titta särskilt på vår miljösituation.

Jag har ingenting emot Arlanda, tvärtom är det bra för kommunen med en stor arbetsplats, fördelar för turistnäring m.m., men som utvecklingen är när det gäller buller- och miljöpåverkan för oss i Rosersberg är det inte acceptabelt. Och att köra över invånarna här för att de flesta är tålmodiga, vana vid att ha flygplatsen i närheten och inte bullrar på samrådsmöten – det kan knappast vara okej.

Jag vill veta vad vi kan göra för att påverka och var jag får mer information om vad som är på gång.

Med vänlig hälsning
Anna Carlsson

Rosersberg
Tfn 070-974 88 40

Malin Wikström

Från: anette.nas@lfv.se
Skickat: den 24 mars 2009 06:43
Till: arlanda@lfv.se
Kopia: Malin Wikström
Ämne: VB: Synpunkter med anledning av samråd kring nytt miljötilstånd - Markims hembygdsförening

[Inkommen synpunkt samt LFV:s svar för diarieföring under ärende LFV 2008-006665.](#)

Mvh Anette Näs

Från: Näs, Anette (200_Arlanda)
Skickat: den 24 mars 2009 06:42
Till: 'Marie Engstedt'
Ämne: SV: Synpunkter med anledning av samråd kring nytt miljötilstånd - Markims hembygdsförening

Tack för era synpunkter! Det är av stor betydelse för projektet vilka synpunkter som lämnas under den tid som arbetet med ansökan pågår. I ansökan med bifogad miljökonsekvensbeskrivning kommer att redogöras för de riksintressen (inklusive kulturmiljöer av riksintresse) som finns i Arlandas närhet. Även om Stockholm-Arlanda Airport inte är en ny verksamhet och det därför finns kännedom om omgivningarna runt flygplatsen och omkringboendes huvudsakliga synpunkter på nuvarande verksamhet, är det viktigt att få synpunkter på utformningen av den planerade framtida verksamheten. Vid framtagande av ansökan kommer en avvägning av samtliga intressen att ske och era synpunkter kommer att beaktas i möjligaste mån.

Mvh Anette Näs,
Projektledare Nytt miljötilstånd för Arlanda

Från: Marie Engstedt [mailto:Marie.Engstedt@telia.com]
Skickat: den 26 februari 2009 18:08
Till: Näs, Anette (200_Arlanda)
Ämne: Synpunkter med anledning av samråd kring nytt miljötilstånd - Markims hembygdsförening

Synpunkter med anledning av samråd kring nytt miljötilstånd för Arlanda

Markims hembygdsförening uppskattar att intresseföreningar, allmänhet och andra berörda bereds möjlighet att få insyn i arbetet med ansökan om ny miljöprövning. Vi har med intresse tagit del av det material som tillhandahållits via hemsidan och på samrådsmöte i januari.

I Markims socken finns ett unikt och välbevarat kulturlandskap i en ännu levande jordbruksbygd. Området föreslogs att, tillsammans med grannsocknen Orkesta, upptas på Unescos världsarvslista häromåret, just för bygdens kulturhistoriska kvaliteter. I den listning av intressanta kulturmiljöer i samrådsunderlaget saknar vi därmed Markim med dess rika kulturbygd och många fornminnen.

Vårt önskan är att LFV tar största möjliga hänsyn till de kulturmiljöer av riksintresse som finns i Arlandas närhet och vinnlägger sig om att i största möjliga mån begränsa den negativa inverkan som kan uppstå dels i form av ökat buller i och med ett ökat antal flygrörelser samt särskilt effekterna av de förväntat ökande transporter till och från Arlanda.

Markim 2009-02-26

För Markims hembygdsförening

Marie Engstedt
Ordförande



Malin Wikström

Från: anette.nas@lfv.se
Skickat: den 17 april 2009 08:48
Till: Malin Wikström
Ämne: VB: Flygbuller

Från: Näs, Anette (200_Arlanda)
Skickat: den 16 april 2009 14:51
Till: 'Roffe Westerlund'
Ämne: SV: Flygbuller

Till svar på dina kommentarer och frågor önskar LfV lämna följande information.

LfV arbetar för närvarande med en ansökan om ett nytt miljötillstånd för Stockholm-Arlanda Airport. Ansökan avses att lämnas in senast vid utgången av 2010.

Två av tre flygvägsutredningar som för närvarande pågår i samband med denna ansökan behandlar möjligheter att undvika överflygning av både Rosersberg och Upplands Väsby. Inga förslag har ännu lagts eftersom alternativen är under utredning. Det förslag du refererar till, s.k. omvänt bananvändningsmönster, är alltså endast i utredningsfasen. Innan en ansökan om tillstånd enligt miljöbalken lämnas in till miljödomstolen skall LfV, i enlighet med miljöbalkens bestämmelser, samråda med dem som kommer att beröras av miljöpåverkan av verksamheten. Syftet med samråden är att göra klart vilka frågetecken som kan finnas i projektet, överväga vilka alternativ som behöver utredas och ge berörda möjlighet att påverka innehållet i miljökonsekvensbeskrivningen. Idén att använda banorna omvänt mot idag har väckts vid ett sådant samråd och LfV utreder därför frågan.

Det är av mycket stor betydelse för LfV vilka synpunkter som lämnas under den tid som arbetet med ansökan pågår. Även om Stockholm-Arlanda Airport inte är en ny verksamhet och det därför finns kännedom om omkringboendes synpunkter på nuvarande verksamhet, är det viktigt att få synpunkter på den planerade framtida verksamheten. Ett samråd med Rosersbergsborna planeras till den 5 maj. Information om detta kommer att ges av Rosersbergs Villastadsförening. Välkommen att delta vid detta möte!

Löpande information om arbetet med ansökan om nytt miljötillstånd kan erhållas från flygplatsens hemsida, www.arlanda.se.

Information om samråd med allmänheten kungörs i dagstidning, bl.a. Sigtunabygden, Svenska dagbladet och Dagens nyheter.

Mvh Anette Näs

Från: Roffe Westerlund [mailto:roffe.westerlund@comhem.se]
Skickat: den 16 april 2009 14:37
Till: Näs, Anette (200_Arlanda)
Ämne: Flygbuller

Hej!

Bifogar två insändare, en vardera i lokaltidningarna Vi i Väsby och Sigtunabygden.

Jag tror att insändarna speglar den stämning som råder i Rosersberg. Framför allt det inställning som tycks finnas från LfV att vi inte bryr oss/protesterar och därmed skulle ge något slag tyst medgivande till att öka bullret. Så är det naturligtvis inte. Vi tycker bara att vi har tagit ett vårt samhällsansvar genom att stå ut med en viss mängd buller, men blir vi orättmätigt behandlade kan jag lova dig annat ljud i skällan.

Vi bor visserligen "bara" 1500 bullerstörda i Rosersberg men å andra sidan är vi verkligen störda. Jag kan försäkra Dig att alla direkt skulle skriva på om vi presenterade en protestskrivelse i klartext om vad som kan komma att hända om Väsbybornas protester vinner gehör. En så självklar aktion borde inte behövas.

Hoppas Du vidarebefordrar denna vink till berörda och att ni återgår till att öka dom raka inflygningarna till bana 3 (01R) vilket ni ju har tillstånd till fram till 2018. Målsättningen därefter måste också vara att inte öka inflygningarna till bana 1(01L)!

Mvh

Rolf Westerlund

Öppet brev till 6 400 Väsbybor

Alltså till er som skrivit på en grupptalan mot Luftfartsverket (LFV) om bullerstörningar. Vet ni, bryr ni er eller förstår vad konsekvenserna blir för er norra granne Rosersberg och era egna invånare i Runby?

Bakgrunden för oss i Rosersberg är i korthet att vi efter alla år av protester mot bullerstörningar vid landningar på bana 1, och då pratar vi om reella bullerstörningar, blev lovade en lindring när den parallella bana 3, mera österut, tillkom 2003. Vi upplevde också en klar förbättring. År 2007 delades landningarna ungefär fifty/fifty mellan de två banorna. Fakta är också att LFV har tillstånd att fram till 2018 använda bana 3 för raka inflygningar. Därefter förutsättes kurvade inflygningar som inte nämnvärt skulle störa Upplands Väsby.

Förstå att vi nu upplever det som ett slag i ansiktet och en kränkning när LFV nu, bland annat efter protesterna från er, kom-

mer att föreslå att största delen av inflygningarna återigen skall gå till bana 1 över Rosersberg (Runby). I vad man kallar ett "stenvändarprojekt" har man redan nu gått utanför tillståndet och flyttat över inflygningar till den banan.

Förstå också att vi tycker det är märkligt att det under alla år med inflygningar över Runby-Rosersberg till bana 1 inte hörts särskilt många protester från Upplands Väsby. Nu när inflygningen kommer mera österut är tydligen invånarna i Runby inte mera värda än att man kan låta dem återfå det buller de trodde de skulle slippa.

I Rosersberg känner vi oss extra bittra och maktlösa eftersom vi inte finns varken i era eller LFV:s sammanställningar över "tätorter" trots att vi faktiskt är en sådan med 1500 invånare och som bevisligen lider mest av bullret. Vi är inklämda mellan de två stora Märsta och Väsby som båda rent ut sagt

skiter i oss. Märsta (Sigtuna kommun) för att man sitter i knät på LFV som är kommunens största skattebetalare och Väsby för att man saknar medkänsla och inte bryr sig.

Vad gäller sakfrågan, bullret i Väsby, tycker vi som Rosersbergare att det är synnerligen överdrivet. Dessutom innehåller er grupptalan både osanningar och tånjningar av sanningen. Inflygningshöjden sägs till exempel vara 600 m när den i verkligheten är minst 750 m. Uppmäta decibeltal skiljer sig också från LFV:s mätningar. Det känns som en kändissugen advokat dessutom försöker locka Väsbybor med en ersättning på 450 miljoner kronor årligen vilket alla med sunt förnuft förstår är helt utopiskt. I annat fall ska vi som verkligen lider av bullret be att få hänga på.

När det gäller db(A) är det också så att en relativt liten höjning av db(A) upplevs som ett mycket högre

buller. En minskning av flyghöjden med hälften ökar db(A) med 6 enheter men upplevs mycket större. Om ett flygplan alltså sjunker från 750 m över Väsby till 350-400 m över Rosersberg innebär det att det som i Väsby är en acceptabel störning ökar till dundernivå i Rosersberg.

Vi hälsar alla intresserade Väsbybor välkomna till Rosersberg för att på plats uppleva skillnaden i buller. Vi hoppas också att er protesrörelse tas ner på en mera sansad och empatisk nivå. Det finns till exempel en annan sida av problemet, utsläppen, som är minst lika allvarligt och där vi borde gå samman mot LFV. Titta bara på insändaren "Voine Voione" vecka 11 i denna tidning.

Tyvärr uppfattar vi just nu inte er grupptalan som lobbying – utan ren och skär mobbing!

Gammel-Roffe
Westerlund

Rosersbergare sedan 50 år

2 ■ INSÄNT

REDAKTÖR: Aina Liljefors ■ aina.liljefors@sigtunabygden.se ■ 08-594 405 81

Säg ifrån för Rosersberg

Nu är det dags att ta tag i flygbullret över Rosersberg igen. Att vi väsnas mindre än Väsbyborna har tydligen tolkats till vår nackdel.

Efter en kampanj i slutet på 90-talet lugnade oss Luftfartsverket (LFV) med att det skulle bli bättre när den nya bana 3 längre österut tillkom 2003. Och så tyckte vi också att det blev. Fram till och med 2007 delades inflygningarna ungefär lika mellan de båda banorna.

Nu har emellertid något märkligt inträffat. Efter en hänsynslös proteststorm från ett antal Väsbybor har LFV i vad man kallar ett "stenvändarprojekt" beslutat att åter flytta över inflygningar till bana 1 – över Rosersberg – för att tillgodose Väsbyborna.

I sanning häpnadsväckande eftersom de som verkligen är bullerstörda är vi i Rosersberg.

Sanningen är ju också att inflygningshöjden

■ "Annars blir vi dränkta i buller och flygfotogen."

över Upplands Väsby är dubbelt så hög, vilket innebär väsentligt mindre bullerstörningar. Dessutom har LFV faktiskt tillstånd att fram till

2018 göra dessa raka inflygningar över Upplands Väsby till bana 3.

"Hänsynslöst" är ett hårt ord men valet av inflygningar är väl ändå att fullständigt bortse från Rosersbergborna.

Vi är luttrade sedan 60-talet med buller i Rosersberg och orkar inte stå på barrikaderna jämt. Det tolkas tydligen som att "den som tiger han samtycker", men nu måste vi säga ifrån. Annars blir vi dränkta i buller och flygfotogen.

Hör av er till LFV och även till kommunen med era synpunkter. Vi hoppas nämligen att kommunen, som skryter med att Sigtuna numera har större folkmängd än Upplands Väsby, verkligen visar detta och hjälper oss i Rosersberg.

GAMMEL-ROFFE WESTERLUND

Malin Wikström

Från: anette.nas@lfv.se
Skickat: den 27 april 2009 12:24
Till: Malin Wikström
Ämne: VB: Synpunkt på tillståndsansökan från arlanda.se

-----Ursprungligt meddelande-----

Från: Näs, Anette (200_Arlanda)
Skickat: den 24 april 2009 09:57
Till: 'ingegerd.brannstrom@live.se'
Ämne: SV: Synpunkt på tillståndsansökan från arlanda.se

Tack för att ni för fram era synpunkter! Till svar på dessa önskar LfV lämna följande information.

LfV arbetar för närvarande med en ansökan om ett nytt miljötillstånd för Stockholm-Arlanda Airport. Ansökan avses att lämnas in senast vid utgången av 2010.

Två av tre flygvägsutredningar som för närvarande pågår i samband med denna ansökan behandlar möjligheter att undvika överflygning av både Rosersberg och Upplands Väsby. Inga förslag har ännu lagts eftersom alternativen är under utredning. Det förslag ni refererar till, s.k. omvänt bananvändningsmönster, är alltså endast i utredningsfasen. Innan en ansökan om tillstånd enligt miljöbalken lämnas in till miljödomstolen skall LfV, i enlighet med miljöbalkens bestämmelser, samråda med dem som kommer att beröras av miljöpåverkan av verksamheten. Syftet med samråden är att göra klart vilka frågetecken som kan finnas i projektet, överväga vilka alternativ som behöver utredas och ge berörda möjlighet att påverka innehållet i miljökonsekvensbeskrivningen. Idén att använda banorna omvänt mot idag har väckts vid ett sådant samråd och LfV utreder därför frågan.

Det är av mycket stor betydelse för LfV vilka synpunkter som lämnas under den tid som arbetet med ansökan pågår. Även om Stockholm-Arlanda Airport inte är en ny verksamhet och det därför finns kännedom om omkringboendes synpunkter på nuvarande verksamhet, är det viktigt att få synpunkter på den planerade framtida verksamheten. Ett samråd med Rosersbergsborna planeras till den 5 maj. Information om detta kommer att ges av Rosersbergs Villastadsförening. Välkommen att delta vid detta möte! Ett enskilt samråd med kommunstyrelsen i Sigtuna kommun kommer att hållas den 8 maj 2009.

Öppande information om arbetet med ansökan om nytt miljötillstånd kan erhållas från flygplatsens hemsida, www.arlanda.se.

Information om samråd med allmänheten kungörs i dagstidning, bl.a. Sigtunabygden, Svenska dagbladet och Dagens nyheter.

Mvh Anette Näs

-----Ursprungligt meddelande-----

Från: anette.nas@lfv.se [mailto:anette.nas@lfv.se]
Skickat: den 24 april 2009 05:13
Till: Näs, Anette (200_Arlanda)
Ämne: Synpunkt på tillståndsansökan från arlanda.se

Namn: Ingegerd Brännström / Rosersberg
Epostadress: ingegerd.brannstrom@live.se
Ämne: Protesterar mot att vi ska få utökad flygbuller över Rosersberg, som en eftergift för protesterna från Upplands Väsbyborna. Vi håller idag tillräckligt med buller och avgaser

från flyget. Rosersbergarna ska inte ensam behöva dela på flygets baksidor. Med Vänlig
Hälsning Börje o Ingegerd Brännström

Malin Wikström

Från: anette.nas@lfv.se
Skickat: den 11 juni 2009 17:17
Till: mathiasc@microsoft.com
Ämne: SV: Flygbuller över Uppsala

Hej Mathias!

LFV har mottagit dina synpunkter och önskar till svar på dessa lämna följande information.

Det är riktigt som du anger att LFV för närvarande arbetar med en ansökan om ett nytt miljötillstånd för Stockholm-Arlanda Airport. LFV avser att lämna in ansökan senast vid utgången av år 2010.

innan en ansökan om tillstånd enligt miljöbalken lämnas in till miljödomstolen skall LFV, i enlighet med miljöbalkens bestämmelser, samråda med dem som kan antas komma att beröras av verksamheten. Samrådet skall omfatta verksamhetens lokalisering, omfattning, utformning och miljöpåverkan samt miljökonsekvensbeskrivningens innehåll och utformning. Syftet med samrådet är att beakta berörda möjlighet att påverka innehållet i miljökonsekvensbeskrivningen och göra klart vilka frågetecken som kan finnas i projektet och överväga vilka alternativ som behöver utredas.

LFV har tidigare uppfattat att tillsynsmyndigheten, Naturvårdsverket och boende runt flygplatsen har förordat en koncentration av flygtrafiken framför spridning. Vid vissa flygplatser i Europa, t.ex. Bryssels flygplats, sprids dock trafiken runt flygplatsen. Ett alternativ kan därför vara att sprida trafiken i större omfattning, så att alla boende runt flygplatsen får flygtrafik över sig, några i mindre omfattning än idag och några i ökad omfattning. LFV måste förhålla sig till dessa alternativ i arbetet med ansökan och i slutändan välja lösning. Inkomna synpunkter från berörda boende och kommuner är därför av stor betydelse.

Det är av mycket stor betydelse för LFV vilka synpunkter som lämnas under den tid som arbetet med ansökan pågår. Även om Stockholm-Arlanda Airport inte är en ny verksamhet och det därför finns kännedom om omkringboendes synpunkter på nuvarande verksamhet, är det viktigt att få synpunkter på den planerade framtida verksamheten. Dina synpunkter är därför noterade.

En serie av samråd har hållits med kommuner, länsstyrelser, allmänheten, buller- och grannföreningar m.fl. Ett samråd med allmänheten hölls den 22 januari 2009. Ytterligare samrådsmöten med kommuner och allmänheten planeras till tidigast november 2009 vilket kommer att kungöras på Arlandas hemsida samt i ett antal dagstidningar. Du är givetvis välkommen att närvara vid mötet med allmänheten. Ett nytt samråd kommer också att hållas med Uppsala kommun och som invånare i kommunen kan du även föra fram dina synpunkter via kommunen.

Mvh Anette Näs

Från: Mathias Carlberg [mailto:mathiasc@microsoft.com]
Skickat: den 7 april 2009 08:08
Till: Näs, Anette (200_Arlanda)
Ämne: Flygbuller över Uppsala
Prioritet: Hög

Hej Anette,

Jag vet att Ni håller på med en miljökonsekvensbeskrivning gällande flyg runt Arlanda.

Den senaste tiden har Luftfartsverket ändrat inflygningarna som går runt Uppsala och koncentrerat något som liknar en motorväg över Uppsala. Jag bor i Norra Årsta i Uppsala och flygbullret har nu ökat markant i området pgr av detta. Under vissa tider har vi flyg var 5 minut som bullrar över våra hus. Detta är Uppsala och inte något lite samhälle utanför eller liknande så miljökonsekvensen av detta är mycket hög. Det bullrar inne i huset trots treglasfönster. Och att sitta ute och njuta i solen är defintivt inte en njutning längre.

Har pratat med ett par andra grannar och de säger samma sak. Fått se kartor med flygtrafiken som bekräftar att det verkligen koncentrerats flyg som går över Uppsala nu. Tidigare låg det mesta söder om Uppsala och med det minimal påverkan på boendemiljö då det gäller antal personer som drabbas.

Kan även påpeka att jag aktivt flyttade till Uppsala för att slippa flyg och andra störningar. Har bott i Sollentuna och jobbar i Kista. Området jag bor i är i övrigt mycket tyst så det nya flygbullret påverkar enormt mycket jämfört med ett område som redan störs av buller.

Ni bör genast leda om denna "motorväg" av flyg norr eller söder om Uppsala där Ni påverkar minimalt antal boende.

Det har varit en markant ändring gällande detta de senaste veckorna! Visst har det blivit mer flyg redan under hösten men som sagt nu är det verkligen en otrevlig situation och vi bor i Sveriges fjärde största stad!

Hoppas verkligen att Ni kan åtgärda denna negativa miljöpåverkan så fort som möjligt. Känner en rejält ökad stress gr av detta.

Med vänlig hälsning

Mathias Carlberg
Rädisegatan 2
754 47 Uppsala
Mobil: +46 73 408 28 23
Hem: 018 36 31 31
Email: mathiasc@microsoft.com

Malin Wikström

Från: anette.nas@lfv.se
Skickat: den 17 juni 2009 20:27
Till: orjan.lundgren@pulsen.se
Kopia: susanne.rudstrom@lfv.se; linda.edgren@upplands-bro.se; ulla.kujala@upplands-bro.se; Malin Wikström
Ämne: SV: ang Upplands-Bro samrådsmöte med LFV för utökat flygtillstånd

Tack för att LFV har fått ta del av de synpunkter som framförs till Upplands-Bro kommun! Vi vill ta tillfället i akt att lämna följande information:

LFV har tidigare uppfattat att tillsynsmyndigheten, Naturvårdsverket och boende runt flygplatsen har förordat en koncentration av flygtrafiken framför spridning. Vid vissa flygplatser i Europa, t.ex. Bryssels flygplats, sprids dock trafiken runt flygplatsen. Ett alternativ kan därför vara att sprida trafiken i större omfattning, så att alla boende runt flygplatsen får flygtrafik över sig, några i mindre omfattning än idag och några i ökad omfattning. LFV måste förhålla sig till dessa alternativ i arbetet med ansökan och i slutändan välja lösning. Inkomna synpunkter från berörda boende och kommuner är därför av stor betydelse. Även om Stockholm-Arlanda Airport inte är en ny verksamhet och det därför finns kännedom om omkringboendes synpunkter på nuvarande verksamhet, är det viktigt att få synpunkter på den planerade framtida verksamheten. Era synpunkter är därför noterade.

Flygledningen vid Arlanda använder redan idag olika utflygningsvägar för hög- och lågpresterande flygplan under dag- och kvällstid. Dessa används på ett sätt som garanterar flygsäkerheten och möter samtidigt dagens kapacitetskrav. LFV utreder frågan om huruvida det är möjligt att tillåta avvikelser från flygvägen då bullret understiger 70 dB(A) vid marken. Ett större antal flygplan än idag skulle då sannolikt kunna lämna flygvägen tidigare. Detta skulle ge ytterligare spridning av flygvägarna jämfört med dagens mönster.

Mvh Anette Näs
Projektledare Nytt miljötillstånd för Arlanda

Från: orjan.lundgren@pulsen.se [mailto:orjan.lundgren@pulsen.se]
Skickat: den 15 juni 2009 01:17
Till: linda.edgren@upplands-bro.se; ulla.kujala@upplands-bro.se
Kopia: susanne.rudstrom@lfv.se; Näs, Anette (200_Arlanda)
Ämne: ang Upplands-Bro samrådsmöte med LFV för utökat flygtillstånd

Angående ny tillståndsprövning för utvidgad verksamhet vid Arlanda flygplats

Inför Upplands-Bro kommuns samrådsmöte med LFV vill vi framföra följande.

Vi ifrågasätter koncentrationen av utflygsvägar över kommunen.

Vid normalvind, vind från sydväst, går merparten av alla startande flygplan i ett koncentrerat stråk mellan Bro och Kungsängen. Under 2006 flyttades även utflygsvägen från bana tre till detta stråk.

Inom området finns ett växande antal permanentboende, fritidsbebyggelse, strövområden, naturreservat och fågelskyddsområde.

Broängarna anses ha riksintresse. Dessa områden blir orimligt bullerutsatta eftersom frekvensen av startande plan ger ett konstant buller i timmar.

En utvidgad flygverksamhet skulle förvärra dessa bullerproblem och ur ett flygsäkerhetsperspektiv blir det svårt att hantera ett ökat antal flygplan men olika flyghastigheter i samma stråk. Dessutom leder ett enda stråk till att utflygskapaciteten begränsas.

För att förbättra bullersituationen, flygsäkerheten och kapaciteten borde flyget fördelas i ett antal stråk över kommunen.

Flygsäkerheten höjs, eftersom trånga sektorer ökar risken för kollisioner. Med ett bredare startområde kan man optimera rutten och slipper onödiga omvägar och detta ger minskad bränsleåtgång och förbättrad miljö.

Det blir mindre buller genom att tiden i luften minskar.

Systemet med flera utflygningsvägar praktiseras på många storflygplatser och ger fördelar för säkerhet och flygledning. Förvisso kommer detta leda

till att fler innevånare kommer att höra flygplan men med flera vägar kommer frekvensen att gå ner och störningen vara mindre.

Örjan o Ewa Lundgren

Berörda områden:

Prästtorp, Eriksberg, Husby, Ängsholmen, Laggarrudden, Murartorp, Raskeboda, Snyggboda, Snickartorp, Enebacken, Örnäs, Bergliden, Aspviks Koloniområde



Malin Wikström

Från: anette.nas@lfv.se
Skickat: den 29 juni 2009 10:49
Till: mathiasc@microsoft.com
Ämne: SV: Synpunkt på tillståndsansökan från arlanda.se

Hej Mathias!

Vi uppfattar att du genom LFVs grannfunktion i tidigare dialog har fått svar på lämnade synpunkter vad avser aktuella flygvägar.

Som jag tidigare har påpekat så råder det delade meningar om hur man ska se på frågan om spridning kontra koncentration av flygbuller. LFV har i samråden ställt just denna fråga till allmänheten, bullerföreningar, kommuner m.fl. Vi noterar även dina synpunkter som en av de många delar vi har att förhålla oss till vid den samlade bedömningen i arbetet med ansökan.

Jag vet att du har blivit inbjuden att besöka oss här på Arlanda under denna vecka och hoppas kunna få träffa dig då för vidare diskussion.

Mvh Anette

-----Ursprungligt meddelande-----

Från: Mathias Carlberg [mailto:mathiasc@microsoft.com]
Skickat: den 17 juni 2009 22:40
Till: Näs, Anette (200_Arlanda)
Ämne: SV: Synpunkt på tillståndsansökan från arlanda.se

Hej Anette,

Idag var jag ute och målade och tog med mig ett papper och en penna för att visa hur det kan se ut en vanlig dag i Norra Årsta. Notera att jag aldrig tidigare under mina tre år i huset störts av flyg på detta sättet. Det har varit enstaka flyg men eftersom det är enstaka så stör man sig ju inte. Nu är det en inflygningsmotorväg med massor av buller efter buller. Så det är defintivt något som LFV har ändrat. Inget som helst snack om det!

Tider jag loggar flygbuller under min målning. Inte på något sätt komplett då jag inte hinner skriva ned alla flyg:
19.48, 19.59, 20.05, 20.15, 20.50, 20.59, 21.10, 21.14, 21.15, 21.20, 21.22, 21.23, 21.36, 21.39, 21.43

Alla dessa flyg stör när man är utanför huset. En stor del av dem stör när man är inne. Och det är inte ett enstaka plan som är problemet utan att man lagt alla på rad över Uppsala på detta sättet.

Givetvis är det logiska att sprida ut flygen som det var tidigare eller välje en inflygningszon som inte går över tätorten.

Jobbar fem år på Arlanda på SAS. Satt i Sverigehuset. Så inte en person som normalt stör mig på flyg.

MVH

Mathias Carlberg
018-363131
073-4082823

Från: anette.nas@lfv.se [anette.nas@lfv.se]
Skickat: den 11 juni 2009 17:20
Till: Mathias Carlberg
Ämne: SV: Synpunkt på tillståndsansökan från arlanda.se

Jag hänvisar till mitt tidigare svar. LFV noterar dina synpunkter.

Mvh Anette Näs

-----Ursprungligt meddelande-----

Från: anette.nas@lfv.se [mailto:anette.nas@lfv.se]
Skickat: den 24 maj 2009 15:11
Till: Näs, Anette (200_Arlanda)
Ämne: Synpunkt på tillståndsansökan från arlanda.se

Namn: Mathias Carlberg
Epostadress: mathiasc@microsoft.com
Ämne: Hej,

Ni har dragit in en motorväg av inflygande flyg över Uppsala. Många går direkt över Norra Årsta och stör området enormt mycket mer än tidigare. Detta har märkts enormt mycket under de senaste månaderna! Denna ändring är inte ok då det ökar stressen enormt på boende i området liksom en stor del av Uppsala. Ni får lägga flyger Norr eller Söder om Sverige största stad och inte gå över! Jag flyttade till ett område utan flygbuller och nu är det enormt bullerstört! Skall LFV betala oss boende för detta? Köpa ut alla hus i området? Inte OK att göra stora ändringar på detta sätter! Missbruk av makt!!!

Malin Wikström

Från: anette.nas@lfv.se
Skickat: den 14 juli 2009 10:56
Till: Malin Wikström; Åke Lewensjö
Kopia: anders.bredfell@lfv.se
Ämne: Svar insändare Sigtunabygden

Hej Åke och Malin!

Ursäkta att jag stör er på semestern, men Gammel-Roffe Westerlund från Rosersberg har skrivit en insändare i Sigtunabygden som tidningen har frågat LFV om vi vill svara på. Vår presschef Anders Bredfell har skissat på ett svar som jag skulle vilja stämma av med er innan det går i tryck. Jag tror att LFV har till imorgon onsdag på sig, så jag skulle vara glad om ni har möjlighet att komma med synpunkter redan idag. Eftersom jag inte är säker på om ni läser e-post just idag så slår jag en signal i eftermiddag om jag inte har hört av er. Se insändaren här nedan samt Bredfells svar därefter..

Mvh Anette

"Ursäkta, men jag måste få ta upp flygbullret över Rosersberg igen. Det känns så grymt och orättvist att Luftfartsverket(LFV) ska få hålla på att lura skjortan av oss. Visserligen åker man runt på samrådsmöten och försöker påskina att man tar in synpunkter inför den nya miljöansökan som skall lämnas in och gälla från 2018 till 2040-45, men dessa möten bara är en skyldighet man har enligt miljöbalken och därför bara är ett spel för galleriet.

Vi hade ett möte i Rosersberg den 5 maj med rekordmånga deltagare som knappast kan ha blivit lugnade. Jag försökte ställa två frågor men fick inga ordentliga svar. Därför ställer jag dem nu igen i skriftlig form. I ett 94 sidor långt dokument kallat "Nulägesbeskrivning" och som skall vara en bilaga till LFV:s nya ansökan nämns Rosersberg inte med ett ord eller en stavelse. Däremot nämns Väsby och till och med Sollentuna ett flertal gånger - i den meningen att inflygningarna över dessa orter till bana 3 skall minskas, till nackdel för Rosersberg där de istället fördubblas till bana 1. Min fråga är varför man inte gjort tvärtom, alltså satsat på en minskning över Rosersberg till bana 1 och en ökning över Väsby till bana 3 eftersom de inte är störda enligt miljöbalkens krav?

Trots att LFV har tillstånd att flyga över Väsby fram till 2018 har man redan nu succesivt ökat inflygningarna över Rosersberg. Dec 2008 - feb 2009 var de t.ex 30 procent över Rosersberg och 9 procent över Väsby. Varför?

På mötet framkom det också att det inte bara är Väsbyprotesterna som gör att man vill dränka Rosersberg med buller och flygfoto-gen utan också att det är mera praktiskt och lönsamt. Hur kan man resonera så cyniskt? Och hur kan Länsstyrelsen som övervakande myndighet acceptera avstegen från tillståndet fram till 2018? Och tänker verkligen Miljödomstolen acceptera miljöbrotten över Rosersberg trots att det finns andra lösningar?

Gammel-Roffe Westerlund"

"Svar till "Gammel-Roffe Westerlund"

Jättetråkigt att du upplevde att du inte fick svar på dina frågor under samrådsmötet den 5 maj i Rosersberg. Vi var där för att besvara frågor om ansökan om det nya miljötillstånd som Arlanda arbetar med och få synpunkter på vilka alternativ som ni tycker att vi bör utreda. Om du inte fick svar på dina frågor kring detta så är det ett misslyckande från vår sida. Vi tar väldigt seriöst på dessa möten och de är inte på något sätt ett "spel för galleriet" som du framställer det. Faktum är att många av de förslag och idéer som presenteras på dessa möten är förslag som kommit från våra grannar. Så är det också med det förslag om att använda banorna omvänt som du refererar till. Det är ett av många förslag som just nu utreds och som vi vill ha våra grannars synpunkter på.

Att inte Rosersberg framgår tydligare i Nulägesbeskrivningen måste nog ses som en pedagogisk miss från vår sida. Vi har undersökt alla tänkbara möjligheter att lösa inflygningarna utan att lägga mer trafik över Rosersberg. Självklart borde vi ha varit tydligare med att redovisa situationen för de tätorter som ligger i Arlandas omedelbara närhet även om Rosersberg nämns i 19 av de kartor som presenteras i beskrivningen.

I din insändare frågar du varför man inte ökar trafiken över Upplands Väsby till förmån för Rosersberg då de inte är störda enligt riksdagens riktvärden för buller. Men detta är inte genomförbart med anledning av det speciella skydd

som tåtorten fick av regeringen inför bygget av bana tre och som nu är en del av det miljötilstånd som LFV måste följa.

Du frågar också varför vi successivt ökar inflygningarna över Rosersberg och minskar i Väsby, men riktigt så är det inte. Vi har inte aktivt ökat trafiken över Rosersberg utan detta är en effekt av den trafiknedgång som uppstod i samband med finanskrisen. När trafiken minskade så minskade också trafiken på den bana som endast får användas när det är mycket trafik. Detta har inneburit en annan fördelning av landande trafik än under tidigare år.

Jag hoppas att du, med detta brev, känner att du fått de svar du inte fick under mötet och att du fortsätter att lämna synpunkter och förslag till oss. Jag lovar dig att vi tar alla synpunkter vi får på stort allvar. Det är därför vi aktivt går ut och ber om våra grannars synpunkter för att förbättra vår verksamhet.

Vänliga hälsningar

Anders Bredfell
Presschef, Stockholm-Arlanda Airport"

 **B R O M M A**
STOCKHOLM BROMMA AIRPORT

Stockholm
Arlanda Airport

 Anette Näs
Division Stockholm
LFV

190 45 Stockholm-Arlanda
Mobil 0709-22 70 56
anette.nas@lfv.se www.arlanda.se/www.brommaairport.se

Tänk på miljön innan du skriver ut detta e-postmeddelande.

Malin Wikström

Från: anette.nas@lfv.se
Skickat: den 11 september 2009 14:13
Till: ostgid@gmail.com
Ämne: SV: Synpunkt på tillståndsansökan från arlanda.se

Hej!

LFV planerar att under slutet av 2009 och början av 2010 hålla ytterligare en serie samråd inom ramen för Arlandas ansökan om nytt miljötillstånd. Vid dessa samråd kommer LFV att förordna ett huvudalternativ för hur man avser att operera flygplatsen. Kommunstyrelser och länsstyrelser kommer att bjudas in till ett separat samråd. Även allmänheten och olika föreningar kommer att bjudas in till samråd. Upplands-Bro-kretsen av Sveriges Villaägare är välkommen att delta i detta möte. Samrådsmötet för allmänheten kommer att annonseras på www.arlanda.se samt i ett antal dagstidningar.

I nuläget hänvisar vi till de handlingar på www.arlanda.se som rör projekt Nytt miljötillstånd för Arlanda. Där kommer även minnesanteckningar och presentationsmaterial från samrådet med Upplands-Bro kommunstyrelse att finnas tillgängligt. Vi hänvisar er även till att ta kontakt med kommunen och höra deras inställning.

Inför nästa serie av samråd kommer ett underlag att tas fram där bl.a. det förordade alternativet redogörs för. Jag skickar över det materialet till dig när det är färdigställt och svarar gärna på eventuella frågor över telefon.

Mvh Anette Näs

-----Ursprungligt meddelande-----

Från: anette.nas@lfv.se [mailto:anette.nas@lfv.se]
Skickat: den 9 juli 2009 09:46
Till: Näs, Anette (200_Arlanda)
Ämne: Synpunkt på tillståndsansökan från arlanda.se

Namn: Östen Gidlund

Epostadress: ostgid@gmail.com

Ärende: Jag (vi) vill bli få en inbjudan till samrådsmöte om nytt miljötillstånd för flygvägar.

Jag är ordförande i Upplands-Bro kretsen av Sveriges Villaägare. Vi har som vårt primära intresseområde boendefrågor m m inom Upplands-Bro kommun, till vilket t ex Brunna hör.

Östen Gidlund
Bomullsvägen 12
196 38 Kungsängen

LFVs svar till kommentarer från Föreningen Rosersbergs Villastad gällande Minnesanteckningar från Samrådsmöte i Rosersberg 2009-05-05

Föreningens frågor i rött och LFVs svar i svart.

2.3 Om man inte ser att kurvade inflygningar kommer att kunna genomföras inom en överskådlig framtid, hur kommer det sig att man bygger utredningsalternativ baserat på dem. Även under punkt 3.23.

Enligt Miljödomstolens dom avseende villkor 6 från den 29 november 2007 vilken fastställdes av Miljööverdomstolen, skall LFV senast den 2 januari 2011 till Samarbetsorganet och Länsstyrelsen i Stockholms län redovisa ett system som möjliggör kurvade eller sneda inflygningar för att undvika överflygning av Upplands Väsby tätort. Den samlade bedömningen hos ANS och Transportstyrelsen är dock att kurvade eller sneda inflygningar till bana 01R, samtidigt med och oberoende av inflygningar till bana 01L, ej kan tas i drift i högtrafik inom en överskådlig framtid. Under såväl hög- som lågtrafik är möjligheterna att använda kurvade inflygningar dessutom begränsade av att majoriteten av de flygplan som opererar på flygplatsen inte har den utrustning som krävs. När merparten av flygplansflottan kommer att ha denna utrustning installerad är för dagen omöjligt att förutsäga.

Tester med kurvade inflygningar till bana 01R har gjorts under sommaren 2009. Det bör noteras att dessa inflygningar inte sker samtidigt med inflygning till bana 01L. Således kan de än så länge alltså endast utföras i lågtrafik och av en viss del av flygplansflottan.

3.7 Ljudanalyserna bygger enligt LFV i huvudsak på teoretiska modeller. Men då ansättningspunkten för landning på bana 01L ligger strax söder om Rosersberg kommer planen med nyss utfälda landningsställ och ett ökande gaspådrag för att kompensera lyftkraften. Detta jämfört med en tomgångsglidning över Upplands Väsby påverkar ljudet väldigt mycket. Vi är också frågande till beskrivningen från LFV gällande ljudnivå och ljudenergi.

LFV beräknar buller med standardiserade, internationellt vedertagna bullerberäkningsmetoder. Källdata för beräkningarna är i grunden uppmätta data. Källdata innehåller även standardprofiler för start och landning, där höjd, gaspådrag och hastighet specificeras. Dessa faktorer är kopplade till bl.a. klaffsättning och utfällande av landningsställ. Se även bifogad fil om akustiska nyckeltal inklusive anmärkningen "Detta avser momentannivå! Enligt Vägverkets tumregel ger varje dB ökning 20% fler störda – baseras på störningsstudier bl.a. i Sverige, och avser ekvivalentnivå!"

3.8 Vi önskar att LFV tar del av de vetenskapliga undersökningar gällande ljud vid olika vädersituationer som gjorts vid Uppsala Universitet Institutionen för Meteorologi och gärna tar med expertis, exempelvis Conny Larsson (<http://www.geo.uu.se/luva/personal.aspx?namn=conny>)

LFV är väl medvetna om meteorologins inverkan på ljudutbredning och har redan tidigare tagit del av Larssons forskning på detta område. LFV Flygakustik har även studerat dessa fenomen. I bilaga 1 redovisas några av de slutsatser som LFV har dragit.

Meteorologiska data kan användas när man studerar det faktiska utfallet av buller, men inte när man gör prognoser.

3.9 Här görs en hänvisning till att frågan diskuterats, men något resultat redovisas inte i anteckningarna vilket man på mötet sa att man skulle få med. Vi har inte sett resultatet av några verkliga mätningar, vilket ytterligare stärker vår åsikt till permanenta mätstationer, både i Rosersberg och i Upplands Väsby.

LFV har beskrivit resultaten av de mätningar som har utförts i Rosersberg i bifogade rapport (bilaga 2).

3.13 Detta går i konflikt med många andra kommentarer från LFV gällande att man försöker undvika att flyga över Upplands Väsby.

LFV försöker undvika Upplands Väsby så långt det är möjligt men måste göra det inom ramarna för vad miljötillståndet medger.

3.15 Vi skulle vilja se en djupare analys till varför denna överflyttning sker

Vid nordostliga vindar i intervallet 0-56 rörelser/timme anger dagens miljötillstånd att bana 01L ska användas för landning och bana 08 för start.

Vid trafikintensiteter över 56 rörelser/timme byter man av kapacitetsskäl till parallellbanorna med landning på bana 01R och start på bana 01L.

Under 2007 var den efterfrågade kapaciteten relativt hög och parallellbanorna användes enligt ovan vid mer än 56 rörelser/timme. P.g.a. 2008 års trafiknedgång och minskade efterfrågan behovet av mer än 56 rörelser/timme uppstod mer sällan varför bankombinationen 01L/08 användes oftare. Detta ledde till att bana 01L användes vid fler landningar 2008 än under 2007 trots, eller egentligen på grund av, att flygtrafiken minskade.

3.20 Ett omvänt bananvändningsmönster är så uppenbart mycket sämre när man eftersträvar en högre kapacitet och en ökad säkerhet. Vi ser inte det som ett vettigt alternativ från LFVs sida och innebär en enormt mycket sämre miljö i Rosersberg.

Det omvända mönstret innebär en försämring av kapaciteten, dock med bibehållen säkerhetsnivå. I själva verket är den sänkta kapacitet en effekt av bl.a. vidtagna säkerhetsåtgärder, t.ex. den längre flygväg (SID) som krävs för flygplan som startar på 01R och har destination väster- och söderut.

3.21 Svensson hänvisar till att ett omvänt system skulle kunna vara en möjlighet till att få flyga över Upplands Väsby, men det saknas en beskrivning hur. Hänvisar också till punkt 3.20

För att kunna upprätthålla framtida efterfrågad kapacitet i peak kommer mixade parallella oberoende rörelser att krävas. Det omvända mönstret skulle kunna erbjudas som en lättnad för Upplands Väsby mot att kommunen accepterar överflygning då mixade parallella oberoende operationer krävs. LFV är medvetna om att detta förslag ökar överflygningen av Rosersberg och vill understyrka att detta är ett utredningsalternativ.

3.28 Vad är definitionen av en inkommen remissynpunkt?

En skriftlig synpunkt som har inkommit till LFV med anledning av tillståndsansökan kommer att ingå i den samrådsredogörelse som bifogas ansökan.

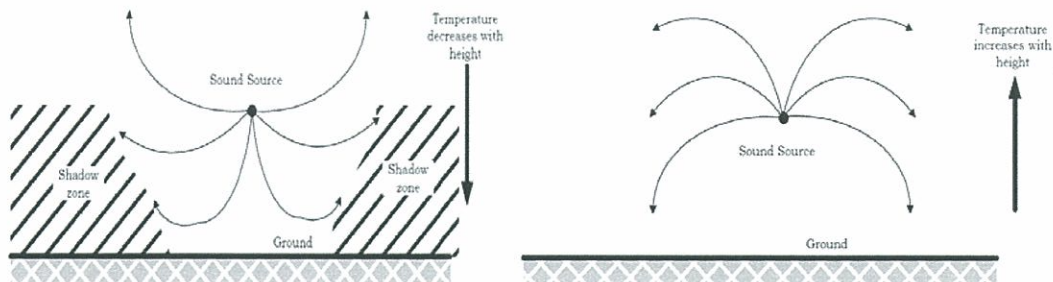
3.41 Hur kommer skolorna att studeras särskilt?

Skolors exponering för flygbuller kommer att beräknas och jämföras med riktvärden och de ljudnivåer där forskning påvisar inverkan på inlärning. Även ljudnivåer som försvårar kommunikation beaktas.

Meteorologiska faktorer som påverkar utomhus ljudutbredning

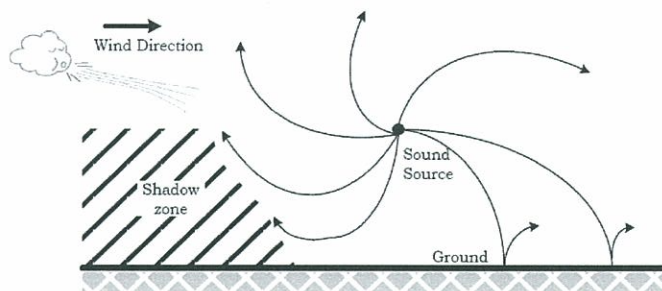
1.1. TEMPERATUR

Temperaturen påverkar ljudhastigheten och luftabsorption. Temperaturgradienten (förändring av temperatur med höjd) har stort inflytande. Om temperaturen minskar med höjden (varm mark och kallare luft – sommarkväll), kommer ljudstrålar att böja sig uppåt och det blir mindre buller. Om temperaturen ökar med höjden (kall mark/varmare luft – vintermorgon) det är tvärtom.



1.2. VIND

Vindförändringar med höjden påverkar ljudutbredning på samma sätt som temperaturgradienten men ljudnivån beror också på vindriktningen.



Förändringar av vindhastigheten och temperatur kan skapa också turbulens som förorsakar spridning av ljudenergi. Höga frekvenser påverkas mest

1.3. FUKTIGHET

Fuktigheten påverkar luftabsorption.

1.4. LUFT ABSORPTION

När ljudet rör sig i luften är en liten del av energi omvandlad till värme. Det beror på temperatur men mest på luftfuktigheten och det är olika för olika frekvenser. Luftabsorption är större för högre frekvens. Det är inte betydande för små avstånden men påverkar mycket efter flera kilometer.

Man kan räkna ut luftabsorption men det går inte att sammanfatta dess påverkan som med temperatur och vind.

1.5. SLUTSATSER

Samma ljudkälla kan framkalla olika ljudnivåer med olika vädrerförhållande Det varierar därför mellan olika månader och tid på dygnet. Skillnader i vädret under ett dygn kan medföra att ljudnivån ändras sig med 20-25 dB(A) enligt Conny Larsson (Docent i meteorologi vid Uppsala universitet).

Akustiska nyckeltal



- 1 - 3 dB(A) upplevs som en knappt hörbar förändring - dock innebär 3 dB(A) en fördubbling av ljudenergin!
- 4 - 7 dB(A) upplevs som en märkbar förändring. 6 dB(A) i ökning innebär en fyrdubbling av ljudenergin.
- 8 - 10 dB(A) upplevs som en dubbling / halvering av bullret. 10 dB(A) motsvarar en 10-dubbling av ljudenergin.



Malin Wikström

Från: anette.nas@lfv.se
Skickat: den 6 oktober 2009 09:58
Till: annaasp70@gmail.com
Kopia: Malin Wikström
Ämne: SV: Synpunkt på tillståndsansökan från arlanda.se

Tack för dina synpunkter! Till svar på dessa önskar LfV lämna följande information.

Av de kurvade inflygningar som anges som exempel i LfVs utredning är det endast det ostliga alternativet som är en publicerad procedur, dvs godkänd av Transportstyrelsen enligt nedan. Denna kurvade inflygning kan ses som ett exempel på hur den nya tekniken kan användas. Hur framtida kurvade inflygningar ska dras och till vilka landningsbanor de ska ansluta kommer att bli föremål för grundlig analys av vilka miljöförbättringar som kan åstadkommas och detta i dialog med bl.a. flygplatsens grannar. En avvägning mellan utsläpp till luft och buller måste göras där man så långt möjligt minimerar antalet bullerexponerade.

Den samlade bedömningen hos flygtrafiktjänsten och Transportstyrelsen är att kurvade eller sneda inflygningar till bana 01R (bana 3), samtidigt med och oberoende av inflygningar till bana 01L (bana 1), ej kan tas i drift i högtrafik inom överskådlig tid. Under såväl hög- som lågtrafik är möjligheterna att använda kurvade inflygningar dessutom i dagsläget begränsade av att majoriteten av de flygplan som opererar på flygplatsen inte har den utrustning som krävs. När merparten av flygplansflottan kommer att ha denna utrustning installerad är för dagen inte möjligt att förutsäga.

LfV har dock under en längre period arbetat med att konstruera procedurer för kurvade inflygningar. Sådana procedurer har testats i simulatorer och senare vid verkliga testflygningar under 2005 och 2009. Transportstyrelsen har godkänt en procedur för kurvad inflygning till bana 01R men ännu saknas ett godkännande av det operativa regelverket för flygtrafikledningstjänsten. Varje flygbolag som vill använda proceduren måste dessutom ha eget tillstånd från Transportstyrelsen för detta. För att få ett sådant tillstånd krävs bl.a. att flygbolagets piloter har genomgått en särskild utbildning. De kurvade inflygningarna enligt denna procedur kommer efter det att proceduren har blivit godkänd i alla avseenden endast att kunna göras på flygledningens initiativ och till en första början endast vid lågtrafik och under goda väderförhållanden. Återigen bör det understrykas att det inte är tillåtet att tillämpa dessa kurvade inflygningar till bana 01R samtidigt som bana 01L används för landning.

Mot bakgrund av det ovanstående önskar LfV få tillstånd till att utveckla tekniken för kurvade inflygningar i lågtrafik (off peak) men utan att det innebär ett krav på att använda kurvade inflygningar innan dessa kan godkännas för regelmässig produktion. När ett sådant godkännande kan finnas är för dagen inte möjligt att förutsäga eftersom förfarandet fortfarande innehåller så många osäkerheter. Verket kan därför inte göra något åtagande avseende tillämpning av kurvade inflygningar i ansökan.

Dina synpunkter på hur inflygningarna bör förläggas har dock noterats och tas med i den samlade bedömningen av hur kurvade inflygningar bör konstrueras.

Mvh Anette Näs
Projektledare Nytt miljötillstånd för Arlanda

-----Ursprungligt meddelande-----
Från: anette.nas@lfv.se [mailto:anette.nas@lfv.se]
Skickat: den 28 september 2009 17:01
Till: Näs, Anette (200_Arlanda)
Ämne: Synpunkt på tillståndsansökan från arlanda.se

Namn: anna

Epostadress: annaasp70@gmail.com

arende: Ang de förslagna kurvade inflygningarna från sydöst. Jag tycker alternativ 2 med överflygning av Skarpäng och Danderyd inte borde vara aktuellt. Bättre att ha uppsamlingspunkten i Åkersberga i så fall, och inte över Stockholm.

Malin Wikström

Från: Gunnar Fahlgren [gunnar.fahlgren@tele2.se]
Skickat: den 5 mars 2009 11:20
Till: <anette.nas@lfv.se>
Kopia: per@hoffner.se; ulf.t.olsson@telia.com; harriet.goliath@telia.com; hans.redtzer@telia.com; sven.israelsson@met.uu.se; conny.larsson@met.uu.se; anders.nordstrom-brunes@mbox301.tele2.se; richard.whitehand@usabilitypartners.se; perolof.wikstrom@swipnet.se; andersxjonsson@telia.com; gpalmqvist@telia.com; po.arnoldsson@telia.com; tomas.gustafsson@swealpa.se; evalena.volk.rk@folkbildning.net; evarc@hesselby uppsala.se; gunnar@fahlgren.se; tore.granaas@swipnet.se; anders.tidestrom@telia.com; ms.titan-asly@telia.com; sundsberg@telia.com; roger.billefalt@swipnet.se; johan@palmkvist.com; jens.flyckt@unt.se; urban-nilsson@telia.com; Malin Wikström; Anna Frändberg
Ämne: Re: Minnesanteckningar från samråd på Arlanda den 22 januari 2009
Bifogade filer: Tailwind .pdf; ATT288327.htm

Tack för mycket väl sammanfattande minnesanteckningar.

Under P 4.11 anges mycket riktigt att flygledningen på Arlanda kan acceptera medvindslandningar upp till 5 knops medvind.

Det är i och för sig bra eftersom andra accepterar upp till 10 knop.

Dock vill jag som upplysning om riskerna av detta förfarande skicka med den av mig gjorda utredningen om olyckor vid medvindslandningar.

Hälsningar

Gunnar Fahlgren

My Blogg <http://gunnarfahlgren.blogg.se>

Quoted from Wikipedia

In aeronautics, a tailwind is unfavourable in takeoffs and landings. As a result, aviators and air traffic controllers commonly choose to takeoff or land in the direction of a runway that will provide a headwind.

Tailwind accidents Type One

This type of accident might happen to both professional pilots and less experienced pilots.

Most of our approaches are made in headwind. The wind component is then normally a bit stronger at initial approach altitude, 1500/2500 feet, than on the runway.

A great majority of all approaches are made under such conditions. And the pilot, or his auto throttle, will gradually reduce power, hardly noticeable, when he is approaching ground and his headwind is reduced.

What will happen in an IFR tailwind approach?

Most airport procedures accept landings with a tailwind up to 10 knots. That authorization gives a false impression that a tailwind approach won't cause any problems.

But let us analyze the approach step by step.

Let us say that you are going to make a landing on runway 01. The surface wind is 180 degrees at 3 knots. A tailwind component of 3 knots should not pose a problem – or?

But at 2000 feet above ground the wind might be 180 degrees, 24 knots. The main change of wind speed, due to the orography, will usually occur at around 400 - 600 feet elevation.

If the aircraft is stabilized on glide path in a fully automatic approach the following things can be noticed.

1. Initially you will notice a much higher rate of descent than normal
2. When stabilized on speed, let us agree upon 140 knots, with full flaps and gear down, you have throttled back to a much lower power setting than normal. (Your 24 knots tailwind is acting as an extra engine pushing you forward).
3. When you approach 400 - 600 feet and the tailwind rapidly decreases, your airspeed indicator will – well what do you think? Yes initially it will indicate a higher speed let us say 152 knots.
4. The response to this increased airspeed, from your skilled brain, or your auto throttle, will be a power reduction to get back the desired speed of 140 knots.
5. A few seconds later, with your aircraft still on glide path, your airspeed is rapidly dropping. It is falling not only to 140 knots but probably to 130 knots. The angle of attack is increasing. The drag is increasing

enormously.

6. Now you have to increase power fast and distinctly and you might even end up with take off power to recover your desired speed of 140 knots and reach the runway.

7. After landing you will most probably say:

– "Pugh, that was a hell of a wind shear."

Very few pilots will after landing scrutinize what actually happened. The fact is that you acted completely wrongly, when you reduced power when speed increased.

As your pushing wind – your "extra engine"– stops, you should INCREASE power instead to compensate for that power loss. Otherwise you will not reach the runway.

Pilots have been taught to reduce power, when speed goes above a desired value. That has been trained and trained for years. It has been stored in your brain, in your Motor Memory, which will act automatically, like an auto throttle.

This wrong action has caused one or two heavy accidents - CFIT accidents - every year.

Most accidents when a fully operative aircraft and crew hit the ground before, but rather close to, the runway, I would say, are caused by this tailwind effect.

If I look at accidents, which have happened in Scandinavia or elsewhere with aircraft operated or owned by a Scandinavian airline, I can notice that about 80% of all accidents have occurred in tailwind.

1. A domestic "Metropolitan" aircraft fatally crashed before the runway at Ängelholm Airport, Sweden 1964.

Tailwind 22 knots at 1000 feet. Night approach no glide path.

2. A DC-8 hit the water when approaching Los Angeles in January 1969. Tailwind changing to headwind.

3. A Fokker F-28 crashed at Oslo Airport, Norway, in December 1972 during an approach in tailwind.

4. A tailwind approach to Madrid Airport with a B-747, owned by SAS and leased by Avianca, ended up with a fatal crash in November 1983.

5. In 1986 a DC-9 had a severe incident, close to a crash, after a tailwind approach to Ålborg Airport, Denmark.

6. After having a tailwind component of 26 knots at 1500 feet a DC-10 crashed at Kennedy Airport, USA in February 1984.

7. In August 1989 a Beech 99 crashed before the runway at Oskarshamn Airport, Sweden. They had a tailwind changing to cross

wind.

Of course the tailwind is not the only reason for these accidents, but it is definitely a serious contributing factor.

As a countermeasure some new generation auto throttles have now been modified to increase power instead of making power reduction. They get information not only from air speed but also from ground speed. As ground speed will decrease when tailwind is reduced, this auto throttle will compensate with more power and disregard the increase in air speed.

This is exactly what human pilots should be trained for, namely to increase power when speed is increasing.

Air speed makes your aircraft fly.

Ground speed brings your aircraft to the runway.

But what happens in a **VMC approach** without an autopilot and without an ILS?

1. You will notice a much higher rate of descent than normal.
2. When stabilized on speed you have throttled back to a much lower power setting than normal.
3. When you approach 400 - 600 feet and the tailwind rapidly decreases, what will happen?

Well, if you stick to your approach angle, air speed will temporarily increase. But most probably you will get high in the approach and maintain airspeed.

4. The response to this increased elevation (or air speed) will be further power reduction and to start a dive to get back the desired speed and approach angle.

5. A few seconds later, when your aircraft is back on desired approach angle, your airspeed is rapidly dropping. The angle of attack is increasing. The drag is increasing enormously.

6. Now you have to firmly increase power and you might even end up with take off power to recover your desired air speed.

The landing will in most cases be a very short landing. But if you are approaching the runway end, at full power and accelerating, you might also end up in the ditch at the end of a very short landing strip.

Things to be done to avoid this type of accident.

1. Avoid tailwind landings. Request another runway.

2. Do not accept an initial approach altitude below 2500 feet. A longer approach will give you more time for preparation.
3. Be prepared to overpower your auto throttle.
4. Train your brain to respond with more power, when speed is increasing.
5. If you have to land in tailwind, ask the controller for actual wind at 2500 feet. Then you are prepared.

A good example, of what the effect of such a request might cause, is my approach to Copenhagen airport, Denmark.

I was cleared to land on runway 04 left. Actual wind was tailwind 6 knots. The following conversation took place.

Tower from SK 401:

- Request actual wind at 2500 feet.
- Stand by.
- Standing by.

(Ten seconds later)

- SK 401, we are now changing to runway 22 left. Turn left to heading 020. Climb to 2500 feet and contact approach control.

In modern aircraft with GPS you can read the wind. If it indicates tailwind be prepared to increase power when speed is increasing.

The problem is that tailwind landings will be more and more frequent, as it is a great problem for an airport controller to change to another runway with a lot of traffic in his control area.

If the wind is changing, the landings most probably will continue, as long as the limit of 10 knots tailwind is not exceeded, before a change will be done.

At the time of the DC-10 accident at Kennedy airport, mentioned above, I have been told that they deliberately used a tailwind runway, because they had used the opposite runway the day before. And the noise had to be evenly distributed due to a noise abatement request.

This I regard as a typical unprofessional decision. And we must never forget that noise abatement procedures are, and have always been, in conflict with flight safety.

Pilots who did not fly before 1959, when the first noise abatement procedures were implemented on the Caravelle, have never noticed the difference.

Tailwind accidents type two

Sometimes the tailwind will result in a high approach speed and a long landing. Then there might be an overrun in combination with a wet and slippery runway.

Typical examples are: Airbus in Canada August 2006, Airbus Irkutsk July 2006, BAe 146 Norway October 2006, Boeing 737 Java, 2007 and Airbus Sao Paulo July 2007.

The problem with Airbus is, that it is not possible to extend ground spoilers manually, as it is on other aircraft.

One disadvantage with a crash in tailwind is, that the fire will spread forward and reach your cockpit, as was the case in a tailwind approach with an Airbus in India February 1990.

Now type two accidents are becoming more frequent, as modern engines are spooling up much faster than older engines.

Tail Wind accidents in 2008

Confirmed Tail Wind accidents

Jan 2	Run off the runway	Type two accident
May 1	Run off the runway	Type two accident
May 30	Run off the runway	Type two accident
July 31	Run off the runway	Type two accident

Typical Tail Wind accident but no wind report given

Jan 23	Landed short of the runway	Type one accident
Feb. 7	Landed short of the runway	Type one accident
Feb. 8	Run off the runway	Type two accident
Feb. 13	Run off the runway	Type two accident
Feb. 22	Run off the runway	Type two accident
Mar 19	Run off the runway	Type two accident
June 10	Landed short of the runway	Type one accident
July 6	Landed short of the runway	Type one accident
July 30	Run off the runway	Type two accident
Aug 13	Landed short of the runway	Type one accident
Aug 27	Run off the runway	Type two accident
Sept 13	Landed short of the runway	Type one accident
Nov 6	Landed short of the runway	Type one accident

Running of the runway is the result when the aircraft is coming in “Hot and high” due to the tail wind and usually landing on a wet runway.

Landing before the runway will be the result when the pilot has managed to reduce speed to a “correct” value and reduced power, even more, when the tail wind abruptly was reduced and therefore speed increased closer to the ground.

It makes 12 percent of all accidents in 2008

But normally, I guess, only 1% of all landings are made in tailwind

Malin Wikström

Från: anette.nas@lfv.se
Skickat: den 25 september 2009 16:09
Till: korpilundin@hotmail.com
Ämne: SV: Synpunkt på tillståndsansökan från arlanda.se

Tack för dina synpunkter! Till svar på dessa önskar LfV lämna följande information.

Av de kurvade inflygningar som anges som exempel i LfVs utredning är det endast den du kallar det ursprungliga förslaget som är en publicerad procedur, dvs godkänd av Transportstyrelsen enligt nedan. Denna kurvade inflygning kan ses som ett exempel på hur den nya tekniken kan användas. Hur framtida kurvade inflygningar ska dras och till vilka landningsbanor de ska ansluta kommer att bli föremål för grundlig analys av vilka miljöförbättringar som kan åstadkommas och detta i dialog med bl.a. flygplatsens grannar. En avvägning mellan utsläpp till luft och buller måste göras där man så långt möjligt minimerar antalet bullerexponerade.

Den samlade bedömningen hos flygtrafiktjänsten och Transportstyrelsen är att kurvade eller sneda inflygningar till bana 01R (bana 3), samtidigt med och oberoende av inflygningar till bana 01L (bana 1), ej kan tas i drift i högtrafik inom överskådlig tid. Under såväl hög- som lågtrafik är möjligheterna att använda kurvade inflygningar dessutom i dagsläget begränsade av att majoriteten av de flygplan som opererar på flygplatsen inte har den utrustning som krävs. När merparten av flygplansflottan kommer att ha denna utrustning installerad är för dagen inte möjligt att förutsäga.

LfV har dock under en längre period arbetat med att konstruera procedurer för kurvade inflygningar. Sådana procedurer har testats i simulatorer och senare vid verkliga testflygningar under 2005 och 2009. Transportstyrelsen har godkänt en procedur för kurvad inflygning till bana 01R men ännu saknas ett godkännande av det operativa regelverket för flygtrafikledningstjänsten. Varje flygbolag som vill använda proceduren måste dessutom ha eget tillstånd från Transportstyrelsen för detta. För att få ett sådant tillstånd krävs bl.a. att flygbolagets piloter har genomgått en särskild utbildning. De kurvade inflygningarna enligt denna procedur kommer efter det att proceduren har blivit godkänd i alla avseenden endast att kunna göras på flygledningens initiativ och till en första början endast vid lågtrafik och under goda väderförhållanden. Återigen bör det understrykas att det inte är tillåtet att tillämpa dessa kurvade inflygningar till bana 01R samtidigt som bana 01L används för landning.

Mot bakgrund av det ovanstående önskar LfV få tillstånd till att utveckla tekniken för kurvade inflygningar i lågtrafik (off peak) men utan att det innebär ett krav på att använda kurvade inflygningar innan dessa kan godkännas för regelmässig produktion. När ett sådant godkännande kan finnas är för dagen inte möjligt att förutsäga eftersom förfarandet fortfarande innehåller så många osäkerheter. Verket kan därför inte göra något åtagande avseende tillämpning av kurvade inflygningar i ansökan.

Mvh Anette Näs
Projektledare Nytt miljötillstånd för Arlanda

-----Ursprungligt meddelande-----
Från: anette.nas@lfv.se [mailto:anette.nas@lfv.se]
Skickat: den 24 september 2009 20:20
Till: Näs, Anette (200_Arlanda)
Ämne: Synpunkt på tillståndsansökan från arlanda.se

Namn: Rolf
Epostadress: korpilundin@hotmail.com

arende: Ang förslaget på eventuella kurvade inflygningar från sydöst. Vi tycker att det ursprungliga förslaget där man följer den nybyggda motorvägen österut mot Åkersberga är den lösning som bäst tar tillvara möjligheten med kurvade inflygningar och drabbar minst antal boende i Väsby, Täby, Sollentuna och Danderyd. Det nytillkomna östra alternativet rakt söderut från Hagby (prickad linje) kommer drabba orimligt många boende söderut, och samtidigt fortfarande vara väldigt nära det protesterande Väsby och Sollentuna. Att flytta problemen från en tätort till en annan löser ju inget. Som boende i Täby anser vi att förslaget österut mot Åkersberga kan accepteras men inte det nytillkomna alternativet (prickad linje över Skarpäng och Sjöberg). Tyvärr fick vi inget samråd för att yttra oss som övriga grannkommuner. Tacksam för svar.

Malin Wikström

Från: anette.nas@lfv.se
Skickat: den 6 oktober 2009 18:00
Till: korpilundin@hotmail.com
Ämne: SV: SV: Synpunkt på tillståndsansökan från arlanda.se

Hej!

Jag hänvisar till kommande samråd med kommuner, verksamhetsutövare och allmänhet i början av 2010 där LFV kommer att presentera de alternativ som utreds och vilket alternativ verket förordar. LFVs ställningstaganden kommer att redovisas i ett samrådsunderlag som kommer att tas fram och läggas ut på www.arlanda.se under Miljö och sedan Miljötillstånd i god tid före samråden.

Mvh Anette

Från: stefan lundin [mailto:korpilundin@hotmail.com]
Skickat: den 28 september 2009 09:31
Till: Näs, Anette (200_Arlanda)
Ämne: RE: SV: Synpunkt på tillståndsansökan från arlanda.se

Tack för svar!

Kan man ur detta tolka det som att det under överskådlig framtid (även efter 2018) kommer vara fler antal flyg rakt söder om Arlanda än de områden som drabbas av de kurvade inflygningarna?

/Rolf

> From: anette.nas@lfv.se
> To: korpilundin@hotmail.com
> Subject: SV: Synpunkt på tillståndsansökan från arlanda.se
> Date: Fri, 25 Sep 2009 14:09:18 +0000
>
> Tack för dina synpunkter! Till svar på dessa önskar LFV lämna följande information.
>
> Av de kurvade inflygningar som anges som exempel i LFVs utredning är det endast den du kallar det ursprungliga förslaget som är en publicerad procedur, dvs godkänd av Transportstyrelsen enligt nedan. Denna kurvade inflygning kan ses som ett exempel på hur den nya tekniken kan användas. Hur framtida kurvade inflygningar ska dras och till vilka landningsbanor de ska ansluta kommer att bli föremål för grundlig analys av vilka miljöförbättringar som kan åstadkommas och detta i dialog med bl.a. flygplatsens grannar. En avvägning mellan utsläpp till luft och buller måste göras där man så långt möjligt minimerar antalet bullerexponerade.
>
> Den samlade bedömningen hos flygtrafiktjänsten och Transportstyrelsen är att kurvade eller sneda inflygningar till bana 01R (bana 3), samtidigt med och oberoende av inflygningar till bana 01L (bana 1), ej kan tas i drift i högtrafik inom överskådlig tid. Under såväl hög- som lågtrafik är möjligheterna att använda kurvade inflygningar dessutom i dagsläget begränsade av att majoriteten av de flygplan som opererar på flygplatsen inte har den utrustning som krävs. När merparten av flygplansflottan kommer att ha denna utrustning installerad är för dagen inte möjligt att förutsäga.
>
> LFV har dock under en längre period arbetat med att konstruera procedurer för kurvade inflygningar. Sådana procedurer har testats i simulatorer och senare vid verkliga testflygningar under 2005 och 2009. Transportstyrelsen har godkänt en procedur för kurvad inflygning till bana 01R men ännu saknas ett godkännande av det operativa regelverket för flygtrafikledningstjänsten. Varje flygbolag som vill använda proceduren måste dessutom ha eget tillstånd från Transportstyrelsen för detta. För att få ett sådant tillstånd krävs bl.a. att flygbolagets piloter har genomgått en särskild utbildning. De kurvade inflygningarna enligt denna procedur kommer efter det att proceduren har blivit godkänd i alla avseenden endast att kunna göras på flygledningens initiativ och till en första början

endast vid lågtrafik och under goda väderförhållanden. Återigen bör det understrykas att det inte är tillåtet att tillämpa dessa kurvade inflygningar till bana 01R samtidigt som bana 01L används för landning.

>

> Mot bakgrund av det ovanstående önskar LfV få tillstånd till att utveckla tekniken för kurvade inflygningar i lågtrafik (off peak) men utan att det innebär ett krav på att använda kurvade inflygningar innan dessa kan godkännas för regelmässig produktion. När ett sådant godkännande kan finnas är för dagen inte möjligt att förutsäga eftersom förfarandet fortfarande innehåller så många osäkerheter. Verket kan därför inte göra något åtagande avseende tillämpning av kurvade inflygningar i ansökan.

>

>

> Mvh Anette Näs

> Projektledare Nytt miljö tillstånd för Arlanda

>

> -----Ursprungligt meddelande-----

> Från: anette.nas@lfv.se [mailto:anette.nas@lfv.se]

> Skickat: den 24 september 2009 20:20

> Till: Näs, Anette (200_Arlanda)

> Ämne: Synpunkt på tillståndsansökan från arlanda.se

>

>

> Namn: Rolf

> Epostadress: korpilundin@hotmail.com

> arende: Ang förslaget på eventuella kurvade inflygningar från sydöst. Vi tycker att det ursprungliga förslaget där man följer den nybyggda motorvägen österut mot Åkersberga är den lösning som bäst tar tillvara möjligheten med kurvade inflygningar och drabbar minst antal boende i Väsby, Täby, Sollentuna och Danderyd. Det nytillkomna östra alternativet rakt söderut från Hagby (prickad linje) kommer drabba orimligt många boende söderut, och samtidigt fortfarande vara väldigt nära det protesterande Väsby och Sollentuna. Att flytta problemen från en tätort till en annan löser ju inget. Som boende i Täby anser vi att förslaget österut mot Åkersberga kan accepteras men inte det nytillkomna alternativet (prickad linje över Skarpäng och Sjöberg). Tyvärr fick vi inget samråd för att yttra oss som övriga grannkommuner. Tacksam för svar.

>

kolla in resten av Windows LiveT. Inte bara e-post - Windows LiveT är mycket mer än din inkorg. [Mer än bara meddelanden](#)

Malin Wikström

Från: anette.nas@lfv.se
Skickat: den 13 oktober 2009 18:31
Till: korpilundin@hotmail.com
Ämne: SV: SV: Synpunkt på tillståndsansökan från arlanda.se

Hej!

Begreppet peak används för att definiera när det råder högtrafiktid. Detta begrepp kan variera något över tid varför LFV inte vill ange ett exakt antal rörelser per timme som innebär att det råder peak. Enligt dagens regelverk är det inte tillåtet att genomföra kurvade inflygningar till bana 01R samtidigt som landningar sker på 01L. När detta kan bli tillåtet i framtiden är oklart och det är vidare än mer oklart vid vilken kapacitet (rörelser per timme) det kan vara möjligt att genomföra kurvade inflygningar till bana 01R samtidigt som landningar sker på 01L. LFV bedömer att en peakkapacitet om 90-100 rörelser/timme kommer att behövas i framtiden för att ta emot efterfrågan. Sammanfattningsvis gör LFV bedömningen att kurvade inflygningar inte kommer att vara möjliga att använda i peak när det finns behov av att tillämpa parallella mixade oberoende operationer inom en överskådlig framtid.

Mvh Anette Näs
Projektledare Nytt miljötillstånd för Arlanda

Från: stefan lundin [mailto:korpilundin@hotmail.com]
Skickat: den 2 oktober 2009 10:27
Till: Näs, Anette (200_Arlanda)
Ämne: RE: SV: Synpunkt på tillståndsansökan från arlanda.se

Hej igen,

har försökt sätta mig in i detta nu. Vad jag förstår kommer kurvade inflygningar ej vara möjliga inom överskådlig tid i "peak" (enl minnesanteckningar från samråd). Vad anses som "peak"? Är det över 56 rörelser eller över 76 rörelser?

/Rolf

> From: anette.nas@lfv.se
> To: korpilundin@hotmail.com
> Subject: SV: Synpunkt på tillståndsansökan från arlanda.se
> Date: Fri, 25 Sep 2009 14:09:18 +0000
>
> Tack för dina synpunkter! Till svar på dessa önskar LFV lämna följande information.
>
> Av de kurvade inflygningar som anges som exempel i LFVs utredning är det endast den du kallar det ursprungliga förslaget som är en publicerad procedur, dvs godkänd av Transportstyrelsen enligt nedan. Denna kurvade inflygning kan ses som ett exempel på hur den nya tekniken kan användas. Hur framtida kurvade inflygningar ska dras och till vilka landningsbanor de ska ansluta kommer att bli föremål för grundlig analys av vilka miljöförbättringar som kan åstadkommas och detta i dialog med bl.a. flygplatsens grannar. En avvägning mellan utsläpp till luft och buller måste göras där man så långt möjligt minimerar antalet bullerexponerade.
>
> Den samlade bedömningen hos flygtrafiktjänsten och Transportstyrelsen är att kurvade eller sneda inflygningar till bana 01R (bana 3), samtidigt med och oberoende av inflygningar till bana 01L (bana 1), ej kan tas i drift i högtrafik inom överskådlig tid. Under såväl hög- som lågtrafik är möjligheterna att använda kurvade inflygningar dessutom i dagsläget begränsade av att majoriteten av de flygplan som opererar på flygplatsen inte har den utrustning som krävs. När merparten av flygplansflottan kommer att ha denna utrustning installerad är för dagen inte möjligt att förutsäga.
>
> LFV har dock under en längre period arbetat med att konstruera procedurer för kurvade inflygningar. Sådana procedurer har testats i simulatorer och senare vid verkliga testflygningar under

2005 och 2009. Transportstyrelsen har godkänt en procedur för kurvad inflygning till bana 01R men ännu saknas ett godkännande av det operativa regelverket för flygtrafikledningstjänsten. Varje flygbolag som vill använda proceduren måste dessutom ha eget tillstånd från Transportstyrelsen för detta. För att få ett sådant tillstånd krävs bl.a. att flygbolagets piloter har genomgått en särskild utbildning. De kurvade inflygningarna enligt denna procedur kommer efter det att proceduren har blivit godkänd i alla avseenden endast att kunna göras på flygledningens initiativ och till en första början endast vid lågtrafik och under goda väderförhållanden. Återigen bör det understrykas att det inte är tillåtet att tillämpa dessa kurvade inflygningar till bana 01R samtidigt som bana 01L används för landning.

>

> Mot bakgrund av det ovanstående önskar LfV få tillstånd till att utveckla tekniken för kurvade inflygningar i lågtrafik (off peak) men utan att det innebär ett krav på att använda kurvade inflygningar innan dessa kan godkännas för regelmässig produktion. När ett sådant godkännande kan finnas är för dagen inte möjligt att förutsäga eftersom förfarandet fortfarande innehåller så många osäkerheter. Verket kan därför inte göra något åtagande avseende tillämpning av kurvade inflygningar i ansökan.

>

>

> Mvh Anette Näs
> Projektledare Nytt miljötillstånd för Arlanda

>

> -----Ursprungligt meddelande-----

> Från: anette.nas@lfv.se [mailto:anette.nas@lfv.se]

> Skickat: den 24 september 2009 20:20

> Till: Näs, Anette (200_Arlanda)

> Ämne: Synpunkt på tillståndsansökan från arlanda.se

>

>

> Namn: Rolf

> Epostadress: korpilundin@hotmail.com

> arende: Ang förslaget på eventuella kurvade inflygningar från sydöst. Vi tycker att det ursprungliga förslaget där man följer den nybyggda motorvägen österut mot Åkersberga är den lösning som bäst tar tillvara möjligheten med kurvade inflygningar och drabbar minst antal boende i Väsby, Täby, Sollentuna och Danderyd. Det nytillkomna östra alternativet rakt söderut från Hagby (prickad linje) kommer drabba orimligt många boende söderut, och samtidigt fortfarande vara väldigt nära det protesterande Väsby och Sollentuna. Att flytta problemen från en tätort till en annan löser ju inget. Som boende i Täby anser vi att förslaget österut mot Åkersberga kan accepteras men inte det nytillkomna alternativet (prickad linje över Skarpäng och Sjöberg). Tyvärr fick vi inget samråd för att yttra oss som övriga grannkommuner. Tacksam för svar.

>

Hitta kärleken lagom till sommaren! Klicka här [MSN Dejting](#)

Malin Wikström

Från: anette.nas@lfv.se
Skickat: den 6 oktober 2009 18:05
Till: Stefan.Lundin@boliden.com
Ämne: SV: Nya inflygningsvägar?

Tack för dina synpunkter! Till svar på dessa önskar LFV lämna följande information.

Av de kurvade inflygningar som anges som exempel i LFVs utredning är det endast det östliga alternativet som är en publicerad procedur, dvs godkänd av Transportstyrelsen enligt nedan. Denna kurvade inflygning kan ses som ett exempel på hur den nya tekniken kan användas. Hur framtida kurvade inflygningar ska dras och till vilka landningsbanor de ska ansluta kommer att bli föremål för grundlig analys av vilka miljöförbättringar som kan åstadkommas och detta i dialog med bl.a. flygplatsens grannar. En avvägning mellan utsläpp till luft och buller måste göras där man så långt möjligt minimerar antalet bullerexponerade.

Den samlade bedömningen hos flygtrafiktjänsten och Transportstyrelsen är att kurvade eller sneda inflygningar till bana 01R (bana 3), samtidigt med och oberoende av inflygningar till bana 01L (bana 1), ej kan tas i drift i högtrafik inom överskådlig tid. Under såväl hög- som lågtrafik är möjligheterna att använda kurvade inflygningar lessutom i dagsläget begränsade av att majoriteten av de flygplan som opererar på flygplatsen inte har den utrustning som krävs. När merparten av flygplansflottan kommer att ha denna utrustning installerad är för dagen inte möjligt att förutsäga.

LFV har dock under en längre period arbetat med att konstruera procedurer för kurvade inflygningar. Sådana procedurer har testats i simulatorer och senare vid verkliga testflygningar under 2005 och 2009. Transportstyrelsen har godkänt en procedur för kurvad inflygning till bana 01R men ännu saknas ett godkännande av det operativa regelverket för flygtrafikledningstjänsten. Varje flygbolag som vill använda proceduren måste dessutom ha eget tillstånd från Transportstyrelsen för detta. För att få ett sådant tillstånd krävs bl.a. att flygbolagets piloter har genomgått en särskild utbildning. De kurvade inflygningarna enligt denna procedur kommer efter det att proceduren har blivit godkänd i alla avseenden endast att kunna göras på flygledningens initiativ och till en första början endast vid lågtrafik och under goda väderförhållanden. Återigen bör det understrykas att det inte är tillåtet att tillämpa dessa kurvade inflygningar till bana 01R samtidigt som bana 01L används för landning.

Mot bakgrund av det ovanstående önskar LFV få tillstånd till att utveckla tekniken för kurvade inflygningar i lågtrafik (off peak) men utan att det innebär ett krav på att använda kurvade inflygningar innan dessa kan godkännas för regelmässig produktion. När ett sådant godkännande kan finnas är för dagen inte möjligt att förutsäga eftersom förfarandet fortfarande innehåller så många osäkerheter. Verket kan därför inte göra något åtagande avseende tillämpning av kurvade inflygningar i ansökan.

Dina synpunkter på hur inflygningarna bör förläggas har dock noterats och tas med i den samlade bedömningen av hur kurvade inflygningar bör konstrueras.

Mvh Anette Näs
Projektledare Nytt miljötillstånd för Arlanda

Från: Stefan Lundin [mailto:Stefan.Lundin@boliden.com]
Skickat: den 25 september 2009 13:37
Till: Näs, Anette (200_Arlanda)
Ämne: Nya inflygningsvägar?

Läste på nätet att det pågår utredningar om nya inflygningsvägar till Arlanda. Vad är egentligen statusen på de sk kurvade inflygningarna som diskuteras? Vad pratar vi för tidshorisont? Kan Arlanda verkligen fungera utan de raka inflygningarna söderifrån? Kommer man välja en kurva, eller en västlig och en östlig?

Riskerar vi att få ett nytt Rotebro i Skarpäng/Enebyberg om några år? Lite orolig blir man ju.

Mvh
Boende Skarpäng/Enebyberg

CONFIDENTIALITY NOTICE:

This email is intended only for the addressees and may contain confidential information. If you are not the intended recipient you are hereby notified that any copying, distribution or use of the information contained in this e-mail and its attachments, if any, is not allowed. Views expressed are those of the user and not necessarily those of Boliden AB (publ) or its subsidiaries. Any unauthorized use, copying, review or disclosure is prohibited. If you have received this e-mail in error, please notify the sender immediately and delete this e-mail and any copies of it.

Boliden has taken every reasonable precaution to ensure that any attachment to this e-mail has been scanned for viruses. However, we only send and receive e-mails on the basis that we are not liable for any viruses or any consequences thereof and would advise that you carry out your own virus scans before opening any attachments.

Malin Wikström

Från: anette.nas@ifv.se
Skickat: den 6 oktober 2009 18:07
Till: Stefan.Lundin@boliden.com
Ämne: SV: Tankar inför utredningen om nytt miljötillstånd

Hej!

Jag hänvisar till min tidigare e-post och noterar återigen dina synpunkter på hur inflygningarna bör förläggas.

Mvh Anette Näs

Från: Stefan Lundin [mailto:Stefan.Lundin@boliden.com]
Skickat: den 30 september 2009 12:52
Till: Näs, Anette (200_Arlanda)
Ämne: Tankar inför utredningen om nytt miljötillstånd

Hej igen!

Har skickat ett mail tidigare under veckan utan svar, men vill gärna framföra följande.

Jag inser att ni fortfarande är i ett tidigt utredningsarbete, men just därför skickar jag detta mail redan nu. Vi var ett antal boende som reagerade på det nya alternativet för kurvade inflygningar från öst som dykt upp i de senare samrådspresentationerna.

Dra inte den framtida kurvade inflygningen över Skarpäng/Rösjön!

Skarpäng ca 5000 invånare
Enebyberg ca 5000 invånare
Sjöberg ca 5000 invånare
Edsberg ca 8500 invånare
Rösjöbadet, tusentals besökare under sommardagarna.

Många har valt att bosätta sig i dessa områden pga relativt bullerfria miljöer. Att flytta inflygningsbanorna hit kommer leda till nya protester liknande de som inkommit från Sollentuna de senaste åren (Viby har ca 5900 invånare. Rotebro 3700). Oavsett om bullret understiger det befintliga gränsvärdet. Man flyttar bara problemet till nya invånare, som i nuläget i och för sig inte har några bullerorganistaioner men det kommer, var så säkra.

När/om möjligheten med kurvade inflygningar uppstår, se till att utnyttja den tekniken till att undvika de mest uppskattade bostads- och rekreationsområdena i Stockholm, samtidigt som man undviker överflygning av Upplands Väsby. Den testade östliga kurvan mot Åkersberga verkar ju göra just det. Varför dök plötsligt en variant 2 upp? Var testerna inte lyckade? Den nya varianten har gjort många i vårt bostadsområde oroliga.

Det finns ju även en västlig variant som verkar använda befintliga inflygningsvägar bättre.

I området längs alternativ 2 finns förutom de tätbebyggda områdena en hel del uppskattade grönområden som väsentligt skulle påverkas av flygplansbuller:

Rösjöbadet, ett av Stockholms största och mest besökta friluftsbad, kommer försämrats drastiskt vid föreslagen inflygningsväg.

EU har beslutat att värna värdefulla naturområden, som är av särskilt intresse ur naturvårdssynpunkt. Käringsjön-Mörtsjön är ett sådant Natura 2000-område.

Rinkebyskogen ska vara en värdefull sk "grön kil" för bla rekreation. Mycket uppskattad av boende i Danderyd, Täby, Sollentuna.

Roslagsleden nyttjas av många för friluftsliv.

Även om det är på ett tidigt stadium, finns det något lugnande att säga till de som är oroliga över hur framtiden ser ut för boende i sydvästra Täby? Det är ju många år till beslut, kan ju inte vara nyttigt att gå och oro sig i flera år...

Vänligen ta med dessa synpunkter i arbetet framöver, och **försök utnyttja de kurvade inflygningarna till att lösa problemet, inte bara flytta det till ett nytt område!**

Tacksam för svar.

Med vänlig hälsning
Stefan Lundin

CONFIDENTIALITY NOTICE:

This email is intended only for the addressees and may contain confidential information. If you are not the intended recipient you are hereby notified that any copying, distribution or use of the information contained in this e-mail and its attachments, if any, is not allowed. Views expressed are those of the user and not necessarily those of Boliden AB (publ) or its subsidiaries. Any unauthorized use, copying, review or disclosure is prohibited. If you have received this e-mail in error, please notify the sender immediately and delete this e-mail and any copies of it.

Boliden has taken every reasonable precaution to ensure that any attachment to this e-mail has been scanned for viruses. However, we only send and receive e-mails on the basis that we are not liable for any viruses or any consequences thereof and would advise that you carry out your own virus scans before opening any attachments.

Malin Wikström

Från: anette.nas@lfv.se
Skickat: den 16 oktober 2009 13:22
Till: gunnart73@gmail.com
Ämne: SV: Synpunkt på tillståndsansökan från arlanda.se

Tack för dina synpunkter! Till svar på dessa önskar LfV lämna följande information.

Av de kurvade inflygningar som anges som exempel i LfVs utredning är det endast det ostliga alternativet som är en publicerad procedur, dvs godkänd av Transportstyrelsen enligt nedan. Denna kurvade inflygning kan ses som ett exempel på hur den nya tekniken kan användas. Hur framtida kurvade inflygningar ska dras och till vilka landningsbanor de ska ansluta kommer att bli föremål för grundlig analys av vilka miljöförbättringar som kan åstadkommas och detta i dialog med bl.a. flygplatsens grannar. En avvägning mellan utsläpp till luft och buller måste göras där man så långt möjligt minimerar antalet bullerexponerade.

Den samlade bedömningen hos flygtrafiktjänsten och Transportstyrelsen är att kurvade eller sneda inflygningar till bana 01R (bana 3), samtidigt med och oberoende av inflygningar till bana 01L (bana 1), ej kan tas i drift i högtrafik inom överskådlig tid. Under såväl hög- som lågtrafik är möjligheterna att använda kurvade inflygningar dessutom i dagsläget begränsade av att majoriteten av de flygplan som opererar på flygplatsen inte har den utrustning som krävs. När merparten av flygplansflottan kommer att ha denna utrustning installerad är för dagen inte möjligt att förutsäga.

LfV har dock under en längre period arbetat med att konstruera procedurer för kurvade inflygningar. Sådana procedurer har testats i simulatorer och senare vid verkliga testflygningar under 2005 och 2009. Transportstyrelsen har godkänt en procedur för kurvad inflygning till bana 01R men ännu saknas ett godkännande av det operativa regelverket för flygtrafikledningstjänsten. Varje flygbolag som vill använda proceduren måste dessutom ha eget tillstånd från Transportstyrelsen för detta. För att få ett sådant tillstånd krävs bl.a. att flygbolagets piloter har genomgått en särskild utbildning. De kurvade inflygningarna enligt denna procedur kommer efter det att proceduren har blivit godkänd i alla avseenden endast att kunna göras på flygledningens initiativ och till en första början endast vid lågtrafik och under goda väderförhållanden. Återigen bör det understrykas att det inte är tillåtet att tillämpa dessa kurvade inflygningar till bana 01R samtidigt som bana 01L används för landning.

Mot bakgrund av det ovanstående önskar LfV få tillstånd till att utveckla tekniken för kurvade inflygningar i lågtrafik (off peak) men utan att det innebär ett krav på att använda kurvade inflygningar innan dessa kan godkännas för regelmässig produktion. När ett sådant godkännande kan finnas är för dagen inte möjligt att förutsäga eftersom förfarandet fortfarande innehåller så många osäkerheter. Verket kan därför inte göra något åtagande avseende tillämpning av kurvade inflygningar i ansökan.

Dina synpunkter på hur inflygningarna bör förläggas har dock noterats och tas med i den samlade bedömningen av hur kurvade inflygningar bör konstrueras.

Mvh Anette Näs

Projektledare Nytt miljötillstånd för Arlanda

-----Ursprungligt meddelande-----

Från: anette.nas@lfv.se [mailto:anette.nas@lfv.se]
Skickat: den 9 oktober 2009 08:36
Till: Näs, Anette (200_Arlanda)

Ämne: Synpunkt på tillståndsansökan från arlanda.se

Namn: gunnar

Epostadress: gunnartt73@gmail.com

arende: Hej! Angående de möjliga framtida kurvade inflygningarna österifrån. Som boende i Täby protesterar jag mot alternativ 2, som drabbar både tätorten Skarpäng och Rösjobadet. Dra den hellre österur via motorvägen, eller varför inte använda en västlig variant över Järvafältet? tack för ordet,lycka till!

Malin Wikström

Från: anette.nas@lfv.se
Skickat: den 16 oktober 2009 12:04
Till: lundin.l@euro.apple.com
Ämne: SV: Åsikt angående kurvade inflygningar.

Tack för dina synpunkter! Till svar på dessa önskar LFV lämna följande information.

Av de kurvade inflygningar som anges som exempel i LFVs utredning är det endast det ostliga alternativet som är en publicerad procedur, dvs godkänd av Transportstyrelsen enligt nedan. Denna kurvade inflygning kan ses som ett exempel på hur den nya tekniken kan användas. Hur framtida kurvade inflygningar ska dras och till vilka landningsbanor de ska ansluta kommer att bli föremål för grundlig analys av vilka miljöförbättringar som kan åstadkommas och detta i dialog med bl.a. flygplatsens grannar. En avvägning mellan utsläpp till luft och buller måste göras där man så långt möjligt minimerar antalet bullerexponerade.

Den samlade bedömningen hos flygtrafiktjänsten och Transportstyrelsen är att kurvade eller sneda inflygningar till bana 01R (bana 3), samtidigt med och oberoende av inflygningar till bana 01L (bana 1), ej kan tas i drift i högtrafik inom överskådlig tid. Under såväl hög- som lågtrafik är möjligheterna att använda kurvade inflygningar dessutom i dagsläget begränsade av att majoriteten av de flygplan som opererar på flygplatsen inte har den utrustning som krävs. När merparten av flygplansflottan kommer att ha denna utrustning installerad är för dagen inte möjligt att förutsäga.

LFV har dock under en längre period arbetat med att konstruera procedurer för kurvade inflygningar. Sådana procedurer har testats i simulatorer och senare vid verkliga testflygningar under 2005 och 2009. Transportstyrelsen har godkänt en procedur för kurvad inflygning till bana 01R men ännu saknas ett godkännande av det operativa regelverket för flygtrafikledningstjänsten. Varje flygbolag som vill använda proceduren måste dessutom ha eget tillstånd från Transportstyrelsen för detta. För att få ett sådant tillstånd krävs bl.a. att flygbolagets piloter har genomgått en särskild utbildning. De kurvade inflygningarna enligt denna procedur kommer efter det att proceduren har blivit godkänd i alla avseenden endast att kunna göras på flygledningens initiativ och till en första början endast vid lågtrafik och under goda väderförhållanden. Återigen bör det understrykas att det inte är tillåtet att tillämpa dessa kurvade inflygningar till bana 01R samtidigt som bana 01L används för landning.

Mot bakgrund av det ovanstående önskar LFV få tillstånd till att utveckla tekniken för kurvade inflygningar i lågtrafik (off peak) men utan att det innebär ett krav på att använda kurvade inflygningar innan dessa kan godkännas för regelmässig produktion. När ett sådant godkännande kan finnas är för dagen inte möjligt att förutsäga eftersom förfarandet fortfarande innehåller så många osäkerheter. Verket kan därför inte göra något åtagande avseende tillämpning av kurvade inflygningar i ansökan.

Dina synpunkter på hur inflygningarna bör förläggas har dock noterats och tas med i den samlade bedömningen av hur kurvade inflygningar bör konstrueras.

Mvh Anette Näs
Projektledare Nytt miljötillstånd för Arlanda

Från: Laura Lundin [mailto:lundin.l@euro.apple.com]
Skickat: den 16 oktober 2009 11:47
Till: Näs, Anette (200_Arlanda)
Ämne: Åsikt angående kurvade inflygningar.

Hej.

Försök undvika att lägga de framtida kurvade inflygningarna över Rösjöbadet och Skarpäng, sydvästra Täby och vidare söderut, som man kan se på Er hemsida. Detta kommer leda till att många nya områden drabbas av flygbuller liknande det som boende i Sollentuna protesterat mot hittills.

Området öster om Rösjön är ett mycket uppskattat rekreationsområde med många boende i närområdet, med relativt bullerfria miljöer som borde vara värdefulla att bevara.

Forsätt hellre med de befintliga raka inflygningarna över de ursprungliga orterna, det måste ju vara enklare, billigare och säkrare än att göra kurvor över nya områden. En flygplats av Arlandas storlek måste väl rimligen få göra raka inflygningar, även om en tätort protesterar?

Om man trots allt tvingas till kurvade inflygningar, måste dessa läggas på ett sätt att man inte bara flyttar problemet till nya områden.

En sådan kurvad inflygning bör ske västerifrån, över Järvafältet. Eller möjligen den östliga kurvan ut mot Åkersberga.

Mvh.

Laura

Malin Wikström

Från: anette.nas@lfv.se
Skickat: den 28 oktober 2009 09:05
Till: patrik.melvas@silex.se
Ämne: SV: Samrådsplanering

Hej!

Samråd med Täby kommun har hållits den 3 december 2008. Kommunen planeras även att bjudas in till samråd den 26 januari 2010. Boende i Täby kommun är välkomna till det samråd som planeras äga rum för allmänheten den 27 januari 2010. Detta samråd kommer att annonseras på www.arlanda.se samt i dagstidningar.

Till svar på dina frågor om flygvägar lämnar LfV följande svar:

- 1) Ankommande flygningar från norr och öster till bana 01L (bana 1) leds relativt ofta över eller i närheten av Täby Kyrkby. Landningar bana 01R (bana 3) leds däremot nästan aldrig över Täby Kyrkby, eftersom den högre anflygningshöjden gör att inflygningarna hamnar ca 7-8 km längre söderut.
- 2) Inga utflygningvägar (SID) går direkt över Täby Kyrkby. Lågfartstrafik, propellertrafik, följer inte SID. Sådan trafik som har destination åt sydost kan förekomma över Täby kyrkby dagtid. Natttid leds dock även vissa jetstarter från bana 19L (bana 3) precis väster om Vallentunasjön.
- 3) Av de kurvade inflygningar som anges som exempel i LfVs utredningar i samband med tillståndsansökan är det endast det ostliga alternativet som är en publicerad procedur, dvs godkänd av Transportstyrelsen enligt nedan. Proceduren har en geografisk dragning som är tänkt att beröra så få som möjligt (mellan Täby och Täby Kyrkby) utan att den skapar alltför långa flygvägar. Denna kurvade inflygning kan ses som ett exempel på hur den nya tekniken kan användas. Hur framtida kurvade inflygningar för regelmässig produktion ska dras och till vilka landningsbanor de ska ansluta kommer att bli föremål för grundlig analys av vilka miljöförbättringar som kan åstadkommas och detta i dialog med bl.a. flygplatsens grannar. En avvägning mellan utsläpp till luft och buller måste göras där man så långt möjligt minimerar antalet bullerexponerade.

Den samlade bedömningen hos flygtrafiktjänsten och Transportstyrelsen är att kurvade eller sneda inflygningar till bana 01R (bana 3), samtidigt med och oberoende av inflygningar till bana 01L (bana 1), ej kan tas i drift i högtrafik inom överskådlig tid. Under såväl hög- som lågtrafik är möjligheterna att använda kurvade inflygningar dessutom i dagsläget begränsade av att majoriteten av de flygplan som opererar på flygplatsen inte har den utrustning som krävs. När merparten av flygplansflottan kommer att ha denna utrustning installerad är för dagen inte möjligt att förutsäga.

LfV har dock under en längre period arbetat med att konstruera procedurer för kurvade inflygningar. Sådana procedurer har testats i simulatorer och senare vid verkliga testflygningar under 2005 och 2009. Transportstyrelsen har godkänt en procedur för kurvad inflygning till bana 01R men ännu saknas ett godkännande av det operativa regelverket för flygtrafikledningstjänsten. Varje flygbolag som vill använda proceduren måste dessutom ha eget tillstånd från Transportstyrelsen för detta. För att få ett sådant tillstånd krävs bl.a. att flygbolagets piloter har genomgått en särskild utbildning. De kurvade inflygningarna enligt denna procedur kommer efter det att proceduren har blivit godkänd i alla avseenden endast att kunna göras på flygledningens initiativ och till en första början endast vid lågtrafik och under goda väderförhållanden. Återigen bör det understrykas att det inte är tillåtet att tillämpa dessa kurvade inflygningar till bana 01R samtidigt som bana 01L används för landning.

Mot bakgrund av det ovanstående önskar LfV få tillstånd till att utveckla tekniken för kurvade inflygningar i lågtrafik (off peak) men utan att det innebär ett krav på att

använda kurvade inflygningar innan dessa kan godkännas för regelmässig produktion. När ett sådant godkännande kan finnas är för dagen inte möjligt att förutsäga eftersom förfarandet fortfarande innehåller så många osäkerheter. Verket kan därför inte göra något åtagande avseende tillämpning av kurvade inflygningar i ansökan.

Dina synpunkter på hur inflygningarna bör förläggas har dock noterats och tas med i den samlade bedömningen av hur kurvade inflygningar bör konstrueras.

I övrigt kan tilläggas att ingen förändring av flygvägarna har under den senaste tiden skett som berör Täby, ej heller av flyghöjden. Den utveckling av procedurer och metodik hos flygtrafikledningen går snarast mot att minimera planflyktsfaser på låga höjder hos ankommande flyg.

Mvh Anette Näs,
Projektledare Nytt miljötillstånd för Arlanda

-----Ursprungligt meddelande-----

Från: Patrik Melvås [mailto:patrik.melvas@silex.se]

Skickat: den 16 oktober 2009 08:13

Till: Näs, Anette (200_Arlanda)

Ämne: Samrådsplanering

Hej, undrar när samråd med Täby kommun och dess invånare är planerad.

Det vore ju bra att förmedla er syn på varför så många av flygvägarna skall korsa just Täby kyrkby. Idagsläget går

- 1) Landande plan från söder över Täby kyrkby vid landning från Norr/Öster.
- 2) Startande plan går längs/över/ Vallentuna sjön (Ljudet går utan nämnvärd bullerdämpning fram till kyrkbyn).
- 3) Kurvad inflygning (?) går över och rundar kyrkbyn. En något märklig lösning då denna innebär att ni flyger över ett stort område med tät befolkning på låg höjd. Om man nu måste flyga ner till Täby i stället för att runda uppe ovanför Vallentunasjön så borde man väl välja att flyga Löttinge fälten, ev. längs motorvägen och svänga efter Fornboda. Varför köra över centrum och kyrkan där det är tätbefolkat?

Möjligt är det än fler trafikslag som planeras att gå över Kyrkbyn. I praktiken innebär det att vi nästan jämt har en av trafikvarianterna över oss även om vi inte har flyg kontinuerligt över oss. Känslan är att frekvensen ökar under lågtrafik (tidiga mornar och nätter). Känslan är att överflygningarna dessutom sker på allt lägre höjd. Ni har tydligen rätt att använda ner till 750m, stämmer det verkligen? Det borde innebära att ni går över era bullernivåer åtminstone med några av turboprop modellerna, eller?

Som du ser så blir det många frågor och jag har förstått att jag inte är ensam i området om att ha börjat registrera förändringen. Kan dock inte riktigt avgöra när det skedde men gissar på att något skedde i somras. Har fått tips om ert WebTrak system som e kanon men jag kan ju inte sitta och registrera flygplan varenda dag för att de stör.

Vore tacksam för svar på så många av frågorna som möjligt.

Patrik Melvås, Ph.D.
Area Sales Manager, Europe & Asia
Phone: +46 707 323 124
Fax: +46 8 580 249 01
Web: www.silexmicrosystems.com
E-mail: patrik.melvas@silex.se

Nya Arlanda 28 maj 2009

Kurvade inflygningar i sommar

Arlanda kommer som en av de första flygplatserna i världen att börja erbjuda gröna kurvade inflygningar. De nya inflygningarna innebär utöver minskat buller för flygplatsens närboende också att koldioxidutsläppen reduceras.

- Vi är jättestolta att kunna erbjuda denna tjänst, säger Anders Ledin, chef för LFV airside operations. Redan i sommar kommer vi att göra ett tiotal tester för att i augusti börja erbjuda tjänsten på allvar till tre flygbolag.

Gröna kurvade inflygningar innebär att flygplanen från högsta höjd ner till landning glidflyger på tomgång. Tekniken prövades på Arlanda redan under 2005 med lyckat resultat, men då saknades det internationella regelverket och den tekniska utrustningen som krävs för vidare användning av proceduren. Under augusti i år fastställs proceduren officiellt och blir en del av det internationella regelverket. Därmed blir den också betydligt mer tillgänglig.

- Efter att proceduren är fastställd så kan alla piloter med rätt utbildning och utrustning göra gröna kurvade inflygningar till Arlandas Bana 3, säger Anders Ledin.

Den nya proceduren föregås av en serie nya tester i samband med banavstängningen av Bana 1 under juli månad. Till en början kommer proceduren bara att kunna göras till Bana 3 söderifrån, i lågtrafik och i vackert väder och än så länge är det bara Airbus och Boeing 737-800 som är moderna nog att utföra sådana här inflygningar.

- Men detta är definitivt något vi kommer att satsa vidare på. Vi tror att systemet kommer att slå väl ut på sikt, säger Anders Ledin.



Det finns ett fåtal andra flygplatser i världen som gör kurvade inflygningar men då är det med specialtillstånd och specialbesättningar och enbart på grund av höga berg eller andra hinder kring flygplatsen. För Arlanda innebär de kurvade inflygningsvägarna att man lättare kan undvika tätorter och en stor bonuseffekt är minskat buller för omgivningen.

Av Anders Bredfell

Luftfartsverket

Hur många år skall det dröja innan detta kan förverkligas?

Hur länge skall Upplands-Väsby få bestämma över Arlanda?

Bullret är knappt hälften i Väsby jämfört med Rosersberg.

Stort slöseri med pengar om inte bana 3 skall användas fullt ut.

Finns instrument för att göra kurvade inflygningar?

Finns utbildade piloter för detta?

Rosersberg 2009 10 14

Med vänlig hälsning

Ingrid Söderberg, Vallstanäsvägen 71 D, 19570 Rosersberg
Tel. 08-59035154

2 bil.

PRESSMEDDELANDE 060830**Upplands Väsby vill ta Arlanda tillbaka till 1980-talet**

Sigtuna kommun reagerar kraftigt på att ledande politiker i Upplands Väsby stämmer Luftfartsverket för flygbuller

- Det är dags för Upplands Väsby att bestämma sig för om de vill ha en storflygplats i närheten eller inte, säger Sigtunas kommunalråd Anna-Karin Lundström (s) i en kommentar till att kommunalrådet Vanja Edwinsson och sex andra Väsbybor stämmer Luftfartsverket i en grupptalan.

- De har just fått tågförbindelse direkt till Arlanda och de kräver ytterligare en motorvägsanslutning och nya vägar med hänvisning till Arlanda. Då kan man inte samtidigt driva en linje som skulle driva tillbaka Arlanda till en åttiotalsflygplats.

Enligt medlauppgifter på onsdagen stämmer kommunalrådet Vanja Edwinsson och direktören Göran Ennerfelt tillsammans med fem andra Väsbybor i en grupptalan Luftfartsverket för flygbuller i kommunen. Vinner de målet kan det vara dödsstöten för Arlandas utveckling. 2003 togs Arlandas tredje bana i drift med syfte att öka flygplatsens kapacitet. En av anledningarna till att Sigtuna kommun ursprungligen tillstyrkte den tredje rullbanan var att de nya flygmönster som medgavs innebär att ett mycket stort antal Märstabor och Rosersbergare fick lindrigare bullernivåer.

Närheten till Arlanda ger Upplands Väsby kommun stora fördelar. Det är drygt 500 Väsbybor som är direkt beroende av flygplatsen för sin dagliga försörjning. Upplands Väsby marknadsför sig som flygplatskommun för att locka företag och evenemang. Den 21 augusti fick Upplands Väsby direkttåg till Arlanda. Under våren 2006 har Upplands Väsby och Vallentuna kommuner tillsammans till Väggverket förskottat 2 miljoner kr för en förstudie för ny väg och motorvägsanslutning till E4 med hänvisning till Arlandatrafiken genom Upplands Väsby.

- Det här är inte en fråga isolerad till Väsbybornas väl och ve, det här är en regional och nationell angelägenhet. Alternativet till Arlanda är inte Bromma och Skavsta, det är Kastrup. Och vem ska betala skadestånd till Väsbyborna när jobben och företagen flyttar till Öresundsregionen?, undrar Anna-Karin Lundström.

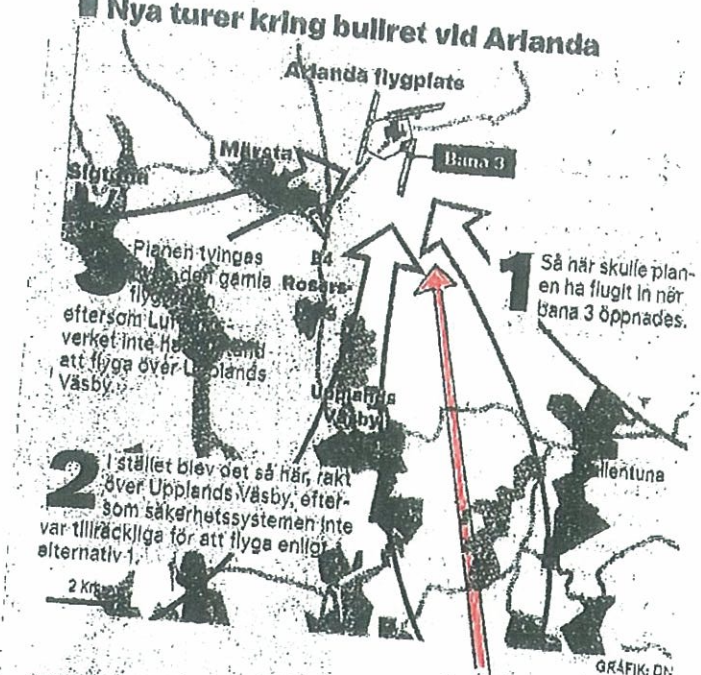
- Vi arbetar för att med höga miljökrav och i dialog med Luftfartsverket maximera flygets positiva sidor och minimera dess negativa. Vi driver på för att alla miljövillkor, inte bara det som direkt berör våra egna kommuninvånare ska uppfyllas. Vanja är välkommen att delta i det arbetet, men då förutsätter det att det inte ensidigt är Upplands Väsby som ska ha fördelarna och alla andra som ska ta hand om nackdelarna, avslutar Anna-Karin Lundström.

För mer information kontakta:

Anna-Karin Lundström (s), kommunalråd, telefon 070-618 60 02.

DN 03 09 17

Nya turer kring bullret vid Arlanda



mer närmare 20 000 drabbade innan den tredje banan togs i bruk. Dessutom var de berörda kommunerna och länsstyrelsen informerade om vad det internationella förbudet mot sneda inflygningar skulle medföra.

- Vi berättade så sent som i februari 2001 i den så kallade samrådsgruppen att vi inte övervärdade att det skulle vara av kurvad inflygning, men det blev inga reaktioner alls från kommuner och länsstyrelse den gången. Det är möjligt att man då inte förstod vad det innebar, säger Jan Lindqvist.

flyttas över till de andra banorna. Vid sämsta tänkbara förhållanden med dålig sikt och nordvästlig vind kommer bara en bana att kunna användas. Då klarar Arlanda bara av 44 flygrörelser per timme mot i dag 90 när alla tre banorna används fullt ut.

- Det leder till förseningar och problem med utformning av tidtabellerna. Du, som resenär löper större risk att bli försenad eller att du inte kan flyga på den tid du önskar. På sikt kommer vi att slå i kapacitetstaket snabbare än beräknat, säger Luftfartsverkets informationschef på Arlanda.

LÄNSSTYRELSENS STOPP på torsdag innebär enligt honom att 20 procent av Arlandas flygrörelser

PER LUTHANDER
per.luthander@dn.se 08-738 10 63

Luftfartsverket

Har det inte ett gryn i flygningen som är rödmarkerad? Klostet befolkning. Som vi fristar ha gryn i Rosersberg och vill inte ha tvåbanor 900-1000 rörelser/daggr.

03 09 17

W n W

Ingrid Eriksson
Vallstamsvägen 71 D
19570 Rosersberg

Ingrid Söderberg
Vallstanäsvägen 71D
195 70 Rosersberg

Upprättad av	Datum	Beteckning
Anette Näs	2009-12-01	D-LFV 2009-064534
Direkttelefon	Ert datum	LFV 2008-006665
0709-22 70 56		Er beteckning

LFVs svar till Ingrid Söderberg angående kurvade inflygningar till Arlanda

LFV har under en längre period arbetat med att konstruera procedurer för kurvade inflygningar. Sådana procedurer har testats i simulatorer och senare vid verkliga testflygningar under 2005 och 2009. Tio testflygningar utfördes under sommaren 2009.

Transportstyrelsen har godkänt en procedur för kurvad inflygning till bana 01R (bana 3), men ännu saknas ett godkännande av det operativa regelverket för flygtrafikledningstjänsten. Varje flygbolag som vill använda proceduren måste dessutom ha eget tillstånd från Transportstyrelsen för detta. För att få ett sådant tillstånd krävs bl.a. att flygbolagets piloter har genomgått en särskild utbildning. De kurvade inflygningarna enligt denna procedur kommer efter det att proceduren har blivit godkänd i alla avseenden endast att kunna göras på flygtrafikledningens initiativ och till en första början endast vid lågtrafik då bana 01L (bana 1) inte används för landning och under goda väderförhållanden.

Den samlade bedömningen hos flygtrafiktjänsten och Transportstyrelsen är att kurvade eller sneda inflygningar till bana 01R (bana 3), samtidigt med och oberoende av inflygningar till bana 01L (bana 1), ej kan tas i drift i högtrafik inom överskådlig tid. Under såväl hög- som lågtrafik är möjligheterna att använda kurvade inflygningar dessutom i dagsläget begränsade av att majoriteten av de flygplan som opererar på flygplatsen inte har den utrustning som krävs. När merparten av flygplansflottan kommer att ha denna utrustning installerad är för dagen inte möjligt att förutsäga.

Den publicerade kurvade inflygningen ovan har tagits fram i enlighet med domen avseende villkor 6 som anger att LFV ska utveckla möjligheterna för kurvade inflygningar för att undvika regelmässiga raka inflygningar till bana 01R (bana 3). Den publicerade kurvade inflygningen till 01R kan ses som ett första steg i att skaffa erfarenhet av att använda ny teknik. I samband med att LFV söker ett helt

nytt miljö tillstånd för verksamheten vid Stockholm Arlanda Airport görs en analys av flygvägssystemet som kommer att leda till vissa justeringar. LFV önskar få tillstånd till att utveckla tekniken för kurvade inflygningar i lågtrafik (off peak) men utan att det innebär ett krav på att använda kurvade inflygningar innan dessa kan godkännas för regelmässig produktion. Hur framtida kurvade inflygningar för regelmässig produktion ska dras och till vilka landningsbanor de ska ansluta kommer att bli föremål för grundlig analys av vilka miljöförbättringar som kan åstadkommas och detta i dialog med bl.a. flygplatsens grannar. En avvägning mellan utsläpp till luft och buller måste göras där man så långt möjligt minimerar antalet bullerexponerade. Tidpunkten för när ett fullt godkännande av tekniken för kurvade inflygningar kan finnas är för dagen inte möjligt att förutsäga eftersom förfarandet fortfarande innehåller så många osäkerheter. LFV kan därför inte göra något åtagande avseende tillämpning av kurvade inflygningar i den ansökan om nytt miljö tillstånd för Arlanda som LFV arbetar med.

Sammanfattningsvis kan noteras att LFV kommer att fortsätta att aktivt medverka i arbetet med att utveckla tekniken för kurvade inflygningar med ambitionen att på sikt möjliggöra inflygningar till bana 01R (bana 3) utan att regelmässigt överflyga Upplands Väsby tätort. Verket kan dock inte göra något åtagande i ansökan om att genomföra detta.

I samband med ansökan om nytt miljö tillstånd kommer allmänheten att bjudas in till ytterligare ett samråd som planeras till den 27 januari 2010. Vid detta samrådsmöte kommer LFV att presentera resultaten av de flygvägsutredningar som har genomförts samt förorda ett alternativ för bl.a. vilket bananvändningsmönster som ska användas. Synpunkter från allmänheten m.fl. tas sedan i beaktande vid LFVs slutliga ställningstagande och biläggs även ansökan.

Med vänlig hälsning

Anette Näs
Projektledare Nytt miljö tillstånd för Arlanda

Malin Wikström

Från: anette.nas@lfv.se
Skickat: den 1 december 2009 13:52
Till: orjan.lundgren@pulsen.se
Ämne: Avvikelse från SID

Hej Örjan!

Vid vårt telefonsamtal för ett par veckor sedan lovade jag att återkomma med svar på frågan om hur en förändring av villkoret för att avvika från SID, dvs utflygningsvägen, skulle innebära för dig. Villkoret skulle innebära att flygplan efter tillstånd från flygtrafikledningen tillåts avvika från SID då flygplanet vid marken alstrar lägre ljudnivåer än 70 dB(A). Din adress, Björklidsvägen i Bro, ser ut att ligga mitt emellan Bro och Brunna, dvs där dagens flygväg mot punkterna DKR/NOSLI/TRS från bana 19R (bana 1 med start söderut) är dragen. Då flygtrafiken passerar Bro och Brunna befinner den sig på höjder överstigande 6 000 fot vilket innebär att trafiken redan idag är relativt utspridd i sidled när den passerar Björklidsvägen. Ingen större förändring kan således förväntas dag- och kvällstid härrörande från ett nytt villkor enligt ovan. Villkoret avses endast gälla under dag och kväll. Nattetid (kl 22-06) planeras ingen förändring av kravet på att följa SID och därför borde trafikbilden förbli oförändrat även nattetid, fränsett den allmänna trafikökning som väntas ske över tid och som gäller för trafiken under hela dygnet.

Mvh Anette

B R O M M A
STOCKHOLM. BRÖMMA AIRPORT

Stockholm
Arlanda Airport

Anette Näs
Division Stockholm
LFV

190 45 Stockholm-Arlanda
Mobil 0709-22 70 56
anette.nas@lfv.se www.arlanda.se/www.brommaairport.se

Tänk på miljön innan du skriver ut detta e-postmeddelande.

Malin Wikström

Från: anette.nas@lfv.se
Skickat: den 6 januari 2010 21:28
Till: per@hoffner.se
Ämne: SV: Samrådsunderlag - Nytt miljötillstånd för Arlanda

Hej Per!

Dagens miljötillstånd anger att flygplatsen ska opereras i mixade parallella operationer från 56 rörelser/timme (samtidiga starter och landningar på parallellbanorna). De mixade parallella operationerna har av olika anledningar inte kunnat införas ännu och idag används det åtskilda mönstret med starter på bana 1 och landningar på bana 3 i peak från 56 rörelser/timme upp till 84 rörelser/timme. Flygplatsen avser dock att införa mixade parallella operationer från och med 31 oktober 2010 när trafikintensiteten är ca 56 rörelser per timme eller mer, i enlighet med nu gällande tillstånd.

I samrådsunderlaget redovisas de nya förslagen dels i förhållande till nuläget, vilket i ansökan är 2008, och dels i förhållande till nu gällande tillstånd med den tillståndsgivna trafikvolymen. Rosersberg har fram till dags dato i realiteten haft en lägre bullerbelastning än vad miljötillståndet anger. Redan införandet av mixade parallella operationer enligt nu gällande tillstånd ger alltså en ökad belastning för Rosersberg. LFVs förslag i det s.k. grundalternativet ger av samma anledning en ökad belastning för Rosersberg jämfört med nuläget (2008), men ger inga ytterligare överflygningar i förhållande till nu gällande miljötillstånd.

Jag återkommer med information om bullermätningar.

Mvh Anette

Från: per@hoffner.se [mailto:per@hoffner.se]
Skickat: den 5 januari 2010 10:35
Till: Näs, Anette (200_Arlanda)
Ämne: Re: Samrådsunderlag - Nytt miljötillstånd för Arlanda

Hej Anette,

Jag är ju bara en amatör i detta men när jag läser samrådsunderlaget och tolkar konsekvenserna av det så får jag inte ihop bilden med vad Jan Lindqvist sa till UNT i höstas ("Jag kan säga så mycket att jag inte tror att det är sannolikt att vi skulle ytterligare bullerbelasta Rosersberg").

Med parallella operationer och nordliga vindar så blir det en halvering av inflygningarna till bana 01R och motsvarande ökning över Rosersberg vilket innebär 43% ökning baserat på 2008 års statistik. Har jag helt missuppfattat detta?

En annan fråga, finns det bullermätningar och kartor gällande starter och landningar? De som jag har sett är ju bara kring årsmedeltal men jag är nyfiken på exempelvis starter från 19R och 19L separat. Finns det sådana?

Mvh /Per Hoffner

----- Original Message -----

From: anette.nas@lfv.se [mailto:anette.nas@lfv.se]
Sent: den 17 december 2009 22:10
To: per@hoffner.se
Subject: Samrådsunderlag - Nytt miljötillstånd för Arlanda

Hej Per!

Bifogat finner du det samrådsunderlag som har upprättats inför kommande samråd med anledning av att LFV ansöker om nytt miljötillstånd för Stockholm-Arlanda Airport. En populärversion av samrådsunderlaget kommer att tas fram inför det samråd med allmänheten som planeras till den 27 januari 2010.

Mvh Anette

B R O M M A
STOCKHOLM BROMMA AIRPORT

Stockholm
Arlanda Airport

Anette Näs
Division Stockholm
LFV

190 45 Stockholm-Arlanda
Mobil 0709-22 70 56

anette.nas@lfv.se www.arlanda.se/www.brommaairport.se

Tänk på miljön innan du skriver ut detta e-postmeddelande.

Näs, Anette (200_Arlanda)

Från: Roffe Westerlund [roffe.westerlund@comhem.se]
Skickat: den 21 januari 2010 16:21
Till: Näs, Anette (200_Arlanda)
Kopia: lansstyrelsen@ab.lst.se; nacka.tingsratt@dom.se; sigtuna.kommun@sigtuna.se; per@rosersberg.org; sigtunabygden; abc@svt.se; nyheterna.stockholm@tv4.se
Ämne: Offentligt samrådsmöte onsdagen den 27 januari 2010 om den nyamiljöansökan för Arlanda flygplats som skall gälla från 2018 - punkten flygvägar/flygbuller

Hej!

Med erfarenheterna från samrådsmötet i maj -09 i Rosersberg och för att underlätta er mötesplanering sänder jag denna gång mina frågor skriftligt och ber att ni svarar offentligt på rubricerade möte.

Frågorna är nedbrutna till en mera lättförståelig nivå utan alltför många teknikaliteter, gäller enbart landningar och är baserade på senaste underlag för miljöansökan, dokumentnummer D-LFV 2009-058947 av 2009-11-30.

Min första fråga gäller dagens tillstånd fram till år 2018.

- 1) **Bana 3 byggdes bl.a. för att minska inflygningarna över Rosersberg . Varför ökar ändå inflygningarna över Rosersberg till bana 1 (se också fråga 2) när man har möjlighet och tillstånd att öka över bana 3 fram till år 2018?**

Följande frågor gäller den nya tillståndsansökan från 2018 och framåt enligt dokumentet ovan

- 2) **Enligt 11.2 sägs att i nuläget används i högtrafik (över 56 rörelser) bana 1 och 3 åtskilt, alltså landningar på bana 3 och starter på bana 1 och vid lågtrafik används bara bana 1 för landningar. Statistiken visar dock att av totala antalet landningar år 2008 var 19 % på bana 1 och 16 % på bana 3. Därefter har en succesiv förändring skett så att perioden mars 2008 – mars 2009 hade landningarna ökad till 24 % på bana 1 men minskat till 14 % på bana 3. (enligt senaste idag tillgängliga statistik). Hur kan LFV mot bakgrund av dessa siffror komma med ett förslag om parallella operationer från oktober 2010 (alltså att LFV fritt efter eget bevåg kan välja landningsbana vid över 56 rörelser) vilket i praktiken innebär att landningarna över Rosersberg skulle kunna öka betydligt oavsett vilken statistik man läser?**
- 3) **Enligt figur 12 framgår att bullerstörningarna ett dygn över Rosersberg i antal är mer än 13 ggr högre än över Upplands Väsby (267/20). Dessutom vet man att bullernivån upplevs 4 ggr högre i Rosersberg. Enligt förordat alternativ (5) skulle landningarna styras varannan helg till bana 1 och 3 (11.2) för att få s.k. "tysta helger". Det skulle innebära**
 - a) att dom helger Rosersberg får en "tyst helg" får Upplands Väsby en 100-procentig ökning av bullerstörningarna från 20 till 40/dag men nattflyget är kvar över Rosersberg!
 - b) att dom helger Upplands Väsby får en "tyst helg" får Rosersberg en c:a 80-procentig ökning av bullerstörningarna från 267 till 487/dygn!

Tycker verkligen LFV att detta är ett rättvist förslag?

- 4) **En förlängning av bana 3 med 1200 meter skulle innebära att Upplands Väsby redan nu marginella bullerstörningar minskade med 50 % (till c:a 10 per dag enligt figur 12). Alltså en för oss vanliga människor helt godtagbar nivå och utan hänsyn tagen till andra åtgärder som kurvade och gröna**

inflygningar. Varför lovar inte LFV miljödomstolen att genast sätta igång med detta för att, med tanke på överklaganden o.dyl., vara klara till år 2018?

- 5) Komplement till fråga 4. Varför ska det behöva ta mer än 7 år att genomföra kurvade inflygningar som redan finns på många flygplatser runt om i världen? Och gröna inflygningar borde gå ännu fortare med tanke på miljötrycket.

Extra frågor i mån av tid.

- 6) Har det gjorts någorlunda färska opartiska bullermätningar över Upplands Väsby och Rosersberg?
7) Vilka är säkerhetsskäl som gör att man inte kan landa på bana 3 nattetid?

Slutligen torde det alltså inte finnas något som hindrar att den nya miljöansökan inriktas på en minskning av flygbullret (och därmed utsläppen) över Rosersberg genom ett större nyttjande av bana 3. Jag utgår från att följande åtgärder vidtages:

- **bana 3 förlängs med 1200 meter**
- **kurvade inflygningar införs till bana 3. På 7 år borde det vara fullt möjligt om viljan finns och med erfarenheterna från alla flygplatser som redan har systemet**
- **kraven på gröna inflygningar påskyndas.**

Därmed skulle kravet på bullerstörningar max 3 ggr per årsmedeldygn över Upplands Väsby tätort vara uppfyllt.

I annat fall utgår jag från att Sigtuna kommun utnyttjar sin vetorätt.

Mvh

Rolf Westerlund

Rosersberg

SIGTUNABYGDEN .SE


Publ:100206 10:03


Unt.se » Sigtunabygden » Insändare »
Artikel

"Orättvis fördelning av inflygningar"

Jag var på ett i sanning märkligt samrådsmöte för allmänheten den 27 januari. Där skulle LFV redovisa sin miljöansökan för vad som ska gälla från 2018 för bland annat inflygningar till bana 1 — över Rosersberg, och till bana 3 — över Upplands Väsby.

LFV redovisade ett förslag som innebär att man med vissa åtgärder skulle klara miljödomstolens krav och få fortsätta inflygningarna över ett praktiskt taget bullerfritt Upplands Väsby till bana 3. Trots detta och trots de massiva protesterna från Rosersberg, avser LFV föreslå flera, i sämsta fall fördubblade, inflygningar över Rosersberg.

 Läs upp

 Skriv ut Skicka

 Kommentera

   ... Dela

Trots att vi redan är bullerstörda runt 270 gånger per inflygningsdygn! Förstå att vi är upprörda — vi som blev lovade en avlastning när bana 3 tillkom.

Men nu till det ännu märkligare. Varje gång vi protesterar dyker en advokat, anlitad av LFV, vid namn Åke Lewensjö upp och, hör och häpna, försvarar Upplands Väsby:s rätt att slippa inflygningar som man inte ens är störda av ?

Om det finns någon rättvisa här i världen borde han istället med näbbar och klor försvara Rosersbergs rätt att slippa mera inflygningar

Min uppfattning är att advokaten är den som bestämmer i LFV:s

process. Därför hoppas jag att Sigtuna kommun håller sitt löfte att anlita en advokat i sin tur för att få balans och insyn i det juridiska spelet.

Så här orättvist och ensidigt får det bara inte gå till.

Gammel-Roffe Westerlund

Svar från LFV

LFV har kunskap om vad som går och inte går när det gäller inflygningar, starter och buller, men vi behöver jurister som Åke Lewensjö med erfarenhet av det formella arbetet att söka ett nytt miljötillstånd flygplatser. Därför förmedlade han våra svar.

En missuppfattning uppstår ofta kring bullret. Det vi söker för är en framtida situation, där vi räknar med 350 000 starter och landningar år-ligen. Det ska jämföras med dagens tillstånd, som tillåter 372 100 starter och landningar årligen. Även det en framtida situation med betydligt mer flyg än idag.

Och dagens tillstånd bygger på att vi nyttjar parallellbanorna 1 och 3 samtidigt vid mer än 56 starter och landningar per timme, vilket vi bör klara hösten/vintern 2010.

Förra året hade vi lite över 200 000 starter och landningar. Så oavsett nuvarande och gällande tillstånd eller ett nytt tillstånd, kommer fler plan att landa söderifrån vid nordliga vindar när efterfrågan på flyg ökar.

Sedan flygplatsen öppnade 1960 — då Rosersberg var ett betydligt mindre samhälle — har trafiken ökat mer eller mindre kontinuerligt, men samtidigt har dessbättre de mest bullrande planen försvunnit.

Det vore märkligt om vi i tillståndsansökan inte låtsades om att Regeringen, Koncessionsnämnden för miljöskydd och Miljödombstolen lagt ett särskilt skydd för Upplands Väsby tätort. Där är fler berörda men av lägre bullernivåer jämfört med Rosersberg.

LFV strävar därför efter att balansera olika skyddsåtgärder både för Upplands Väsby och för Rosersberg. Upplands Väsby tätort skyddas mot nattbuller, Rosersberg bullerisoleras — där har ju LFV beslutat ta med hela Rosersbergs tätort utan att dividera om detaljer

i bullerkurvorna.

Och vi föreslår ökat skydd och förutsägbarhet genom ett system som använder olika banor jämna respektive udda helger.

Nu landar färre än vart femte plan på bana 1 söderifrån — det som stör Rosersberg mest — och ungefär lika många på bana 3 söderifrån — det som stör Upplands Väsby mest. Varje plan över Upplands Väsby är ett mindre över Rosersberg. Och tvärt om.

Mest bullerutsatt är Lunda öster om flygplatsen. Där bor färre, men bullret av antingen starter eller landningar finns där så gott som dagligen och dessutom nästan varje natt.

På www.arlanda.se kan man hitta det förslag LFV presenterat vid olika samråd. Det handlar ju om att bevara och utveckla den nytta flyget ger regionen och landet, men samtidigt begränsa nackdelarna så långt möjligt. Och då är det vår uppgift att ta mesta möjliga hänsyn till alla runt flygplatsen.

JAN LINDQVIST

Informationschef LFV Arland

 **Kommentera artikeln»**

© Detta material är skyddat enligt lagen om upphovsrätt.
Eftertryck eller annan kopiering förbjuden.

Malin Wikström

Från: anette.nas@lfv.se
Skickat: den 4 februari 2010 16:43
Till: roffe.westerlund@comhem.se
Kopia: anders.johansson@sigtuna.se
Ämne: SV: buller

Hej igen!

Jag skulle vilja korrigera mitt tidigare svar.

Den ansökan som gick in till miljödomstolen i augusti 2001 innehöll en beskrivning över bananvändningsmönstret i det nya trebanesystemet. Användningen av bansystemet i de fyra olika vindkvadranterna beskrivs närmare med hjälp av fyra schematiska bilder i de bilagor som ligger under flik 11 i ansökan. Av dessa bilder framgår att vid nordliga vindar landar trafiken på bana 01L under "off-peak". Dessa beskrivningar utgör en del av det allmänna villkoret i gällande miljötillstånd som LFV är bundet av att följa.

Mvh Anette Näs

Från: Näs, Anette (200_Arlanda)
Skickat: den 4 februari 2010 14:55
Till: 'Roffe Westerlund'
Kopia: 'anders.johansson@sigtuna.se'
Ämne: SV: buller

Hej!

Den ansökan som gick in till miljödomstolen i augusti 2001 innehöll en teknisk beskrivning över bananvändningsmönstret i det nya trebanesystemet. På sidan 17 beskrivs användningen av bansystemet i de fyra olika vindkvadranterna. Denna beskrivning utgör sedan en del av det allmänna villkoret i gällande miljötillstånd.

Mvh Anette Näs

Från: Roffe Westerlund [mailto:roffe.westerlund@comhem.se]
Skickat: den 3 februari 2010 21:36
Till: Näs, Anette (200_Arlanda)
Kopia: anders.johansson@sigtuna.se
Ämne: Fw: buller

Hej igen!

Tacksam om Du kan ge mig ett svar på frågan snarast möjligt eftersom det börjar bli bråttom. Får jag inget svar tolkar jag det som att det inte finns något sådant beslut.

Mvh

Rolf Westerlund

----- Original Message -----

From: Roffe Westerlund
To: anette.nas@lfv.se
Sent: Sunday, January 31, 2010 10:37 AM
Subject: buller

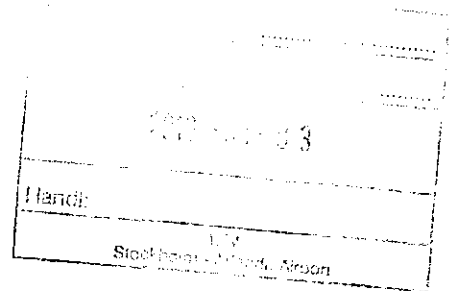
Hej!

Det börjar bli problem att hitta bland alla papper. Kan Du tala om för mig var jag hittar Miljödomstolens beslut att alla inflygningar under 56 rörelser måste gå till Bana 1(L) fram till 2018?

Mvh

Rolf Westerlund

Luftfartsverket
Stockholm-Arlanda
att: Anette Näs & Susanne Rundström



SAMRÅDSMÖTET 2010-01-27

På begäran lämnar här Widbo "bullergrupp", synpunkter och intryck, från det genomförda samrådsmötet enligt rubrik ovan.

Synpunkter:

Under förutsättning att omtalade "kurvade inflygningar" inte hinner eller kan fullföljas fullt ut inom rimlig tid, (2018) förordar vi "det minst onda" en utbyggnad av tredje banan norrut. Detta trots att vi då över Widbo sannolikt får en markant flygbullerökning främst genom en lägre inflygningshöjd, är detta bättre än en nybyggnation av en fjärde bana.

Vi kan inte heller förstå de vid mötet närvarande bägge kommunala "toppolitikernas" uttalande om förordad fjärde bana, i ett försök att därmed "lätta" på bullerbesvären över Rosersberg och flytta ytterligare bullerproblem till de norra kommundelarna.

Vi är inte heller nöjda med dombeslut och förbudet för överflygning av Upplands-Väsby. Upplands-Väsby uppträder med detta dombeslut mycket odemokratiskt. De borde dela på bullerproblemen i samklang med oss övriga inblandade runt flygplatsen.

Mot bakgrund av Luftfartsverkets långt utsträckt (40 år) planering för en eventuell fjärde flygbana, vill vi protestera med emfas över "dödhandsläget", för möjlig expansion och nybyggnation i de norra delarna räknat från flygplatsen.

Intryck:

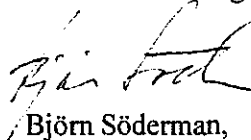
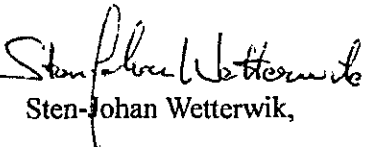
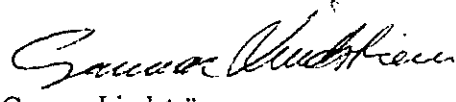
Under årens lopp har Lfv genomfört ett antal "samrådsmöten" där vi varit inbjudna. I förhållande till de tidigare genomförda mötena vill vi framföra följande.

Mötet 2010-01-27 upplevdes som väl genomtänkt och genomfört, och erhåller med beröm godkänt. Det är också bra att så många Lfv-ansvariga deltar, men en "figur" har mestadels saknats, så också denna gång.

Varför visar sig aldrig flygplatschefen?

Vi upplever också att Lfv-personalen arbetar positivt för oss omkringboende, och försöker göra det bästa av rådande beslut och situation.

För Widbo bullergrupp ingående i Widbo hembygdsförening tecknar i samråd

  
Björn Söderman, Sten-Johan Wetterwik, Gunnar Lindström

Förhindrade att närvara: Anders Tideström och Iwan Zetterquist.

sannolikhet beräknade decibelvärden, vilka presenteras vara mycket lägre än vad de verkliga värdena är.

Kapitel: 8 TRAFIKUTVECKLING

I andra stycket står: "... beräknar LFV att maxkapaciteten i framtiden med nuvarande ban-konstellation skall kunna ökas till mer än 100 rörelser per timme". Detta är ett påstående som uttalas utan underlag om hur detta skulle kunna vara korrekt.

Det är snarare troligt att detta antal rörelser endast kan uppnås under speciella vindförhållanden d v s LFV kan inte garantera mer än 100 rörelser per timme under minst 90% av tiden. Därmed är inte denna fristående siffra jämförbar med andra siffror i detta dokument om tim-rörelser.

Kapitel: 11 UTGÅNGSPUNKTER OCH MÅLSÄTTNINGAR FÖR ETT FÖRBÄTTRAT FLYGVÄGSSYSTEM

LFVs syfte med sitt föreslagna grundalternativ synes vara att utsätta så många människor som möjligt för flygbuller under samma tid. Ett talande exempel på det är att man redan vid ca 56 rörelser per timme introducerar mixade parallella operationer.

Vid tidigare samråd har LFV sagt att man ämnade bruka åtskilt flygmönster till ca 79 rörelser per timme innan övergång till mixade parallella operationer behövde ske. Det skulle ha varit ett mycket mindre störande flygmönster.

Ett annat syfte med mixade parallella operationer sägs vara att uppnå 84 rörelser eller mer. Föreningens åsikt är att detta med rätt utbildad personal kan uppfyllas även med en bana för start och en bana för landning d v s utan att använda sig av samtidiga parallella inflygningar. Det klarar andra flygplatser i världen och varför skulle inte Arlanda kunna detsamma?

Föreningen motsätter sig starkt att all inkommande flygtrafik skall ledas över Upplands Väsby varannan helg. Vi får inte glömma att syftet med införandet av villkor 6 är att skydda Upplands Väsby tätort från överflygningar och att det är LFV som inte har infriat sitt löfte om att införa sneda/kurvade inflygningar vid sidan av tätorten. Grundförslaget visar därmed att LFV anser att boende i Upplands Väsby med ökat flygbuller ensidigt skall ta konsekvenserna av verkets brutna åtagande.

Föreningen har pekat på att en etablerad sned/kurvad inflygning till bana 01R att användas i lågtrafik skulle möjliggöra ett flygmönster som väsentligt minskade flygbullerstörningar både i Upplands Väsby och i Rosersberg. En sned inflygning avfärdas utan någon allvarligt menad utredning, vilket då blir ännu ett prov på att LFV prioriterar det mest störande flygmönstret.

Det synes i detta sammanhang vara nödvändigt att nämna att Föreningen inte har förordat "omvänt bananvändningsmönster" (med starter bana 01R) som enda åtgärd, utan som en del i ett annorlunda flygmönster som ger färre flygbullerstörda och som radikalt minskar störningarna även över Rosersberg.

LFV hävdar att bana 01R inte används vid mindre än ca 56 rörelser per timme. Verket glömmar då att nämna överflygningar som kan förekomma vid varje vecka återkommande banavstängningar och nordliga vindar.

Under moment 11.4 påstår LFV, utan analysmaterial, att landning 01L och start 01R ger 79 rörelser per timme medan det omvända ger 84. I det förra fallet kan det innebära något längre flygvägar, men i övrigt borde talen för de bägge fallen bli likvärdiga. Den påstådda skillnaden beror troligtvis på att LFV inte har använt samma grundförutsättningar för de två alternativen.

I underlaget står också att omvänt mönster innebär "möjlighet att göra en fördelning av överflygningar mellan Rosersberg och Upplands Väsby anpassat efter *kommunernas önskemål*"

(vår kursiva). Oss veterligt har aldrig något sådant önskemål framförts av Upplands Väsby kommun.

Kapitel: 12 FÖRUTSEDDA MILJÖEFFEKTER

Figur 17 visar att norra Upplands Väsby är utsatt för bullervärden över 70 dB(A). Dyliga kartor har tidigare inte varit frekventa i flygbullerdebatten. Verkligheten är dock värre än så då kartorna baseras på beräknade värden, vilka är betydligt lägre än de i verkligheten uppmätta. De beräknade värdena tar bl a inte hänsyn till topografin.

I detta kapitel resonerar LFV om att förlänga bana 01R med 1200 meter för att flytta bullerkurvan något längre norrut. För det första löser det inte grundproblemet med flygbullret då bullernivån endast minskar med någon ynka decibel. 69,9 dB(A) upplevs som lika störande som 70,9 dB(A).

För det andra innebär konceptet en flygoperativt motsägelsefull uppgift. Piloter är upplärda att landa i början på en bana för att av säkerhetsskäl ha marginal till banslutet. Detta även om banan är längre än nödvändigt. I föreslagen procedur är tanken att piloter skall flyga över och förbi en 1200 meter fullt landningsbar yta innan den påbjudna sättpunkten nås. Det blir en upplevelsemässigt mycket märklig procedur.

Därmed framstår det som uppenbart att kostnaden på 1,1 miljarder inte är försvarbar i förhållande till vad investeringen ger. Det vore bättre att satsa denna miljard på en helt ny bana med ett läge som bana 3 från början borde ha placerats på.

Kapitel: 13 VILLKOR

LFV skriver att "Den tillåtna höjden för avvikelse från flygväg (SID) är idag 1850 meter MSL". Den skrivningen stämmer inte med Koncessionsnämndens beslut 1998 eller senare domstolars hänvisningar till denna nämnds dom, nämligen att verket genom villkor 1 är bundet vid sina uppgifter att avvikelse från flygväg innan 30 km skall användas *som undantag*.

Slutord

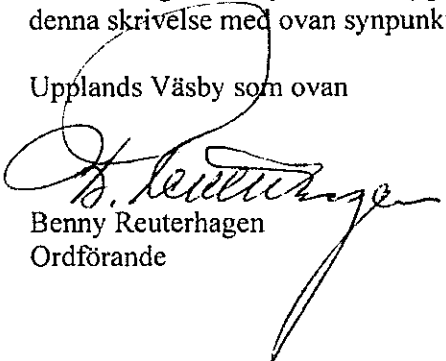
Allmänt sett kan sägas att samrådsunderlaget i mycket saknar utförligt utredningsmaterial som styrker av LFVs gjorda slutsatser. Utan korrekt underlag blir framförda siffror och påstådda förhållanden och konsekvenser endast uttryck för verkets åsikter.

Föreningen Väsbybor mot Flygbuller anser också mot bakgrund av det ovan framförda att ett nytt verksamhetstillstånd för Arlanda flygplats måste innehålla ett skydd för Upplands Väsby som minst motsvarar det nu gällande.

Föreningens beslut

På Föreningen Väsbybor mot Flygbullers styrelsemöte den 8 mars 2010 beslöts att lämna denna skrivelse med ovan synpunkter på LFVs samrådsunderlag som sin egen.

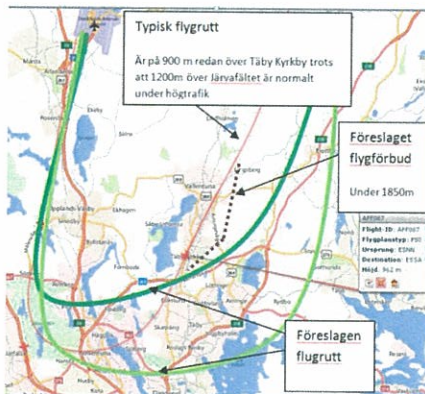
Upplands Väsby som ovan


Benny Reuterhagen
Ordförande

Synpunkter med anledning av föreslagna förändring av inflygning till Arlanda.

Sammanfattning:

- **Inför flyggräns på 1850m över Täby kyrkby** och eventuellt Vallentuna för att förhindra buller från än fler landande plan. Trafiken kan ledas över fälten kring Norrortsleden. Idag leds ankommande flygningar från norr och öster till bana 01L ofta över Täby Kyrkby helt i onödan och på en nivå så lågt som 750-760m trots att planen tvingas gasa för att bibehålla denna miniminivå fram till inflygningen. Planen har idag samma höjd över Täby Kyrkby som planen har när de passerar Upplands väsby.
- **Utvärdera påverkan av starter samt kurvadinflygning längs Vallentunasjön** i Täby Kyrkby och eventuellt införa begränsningar på tider under kväll/natt samt under sommarhalvåret. Bullret propagerar väldigt bra över vattnet sommartid.
- **1850 m gränsen för startande flygplan** skall förbli kvar. Utvecklingen bör komma grannar tillgodo. Dessutom utgår redovisade materialet och en del slutsatser på berörda områden ifrån att bullernivån minskar för att planen blir tystare.



Figur 1a: Föreslagna flygvägar som till viss del redan används samt höjdbegränsningslinje. Föreslaget område med flygförbud under 1850m till öster om indikerad linje över Täby kyrkby för att förhindra onödig lokal miljöpåverkan.



Figur 1b: Exempel på hur trafiken leds rakt över bebyggelsen i Täby kyrkby på en höjd av ca 750m för att sedan tvingas gasa för att komma in rätt till inflygningen.



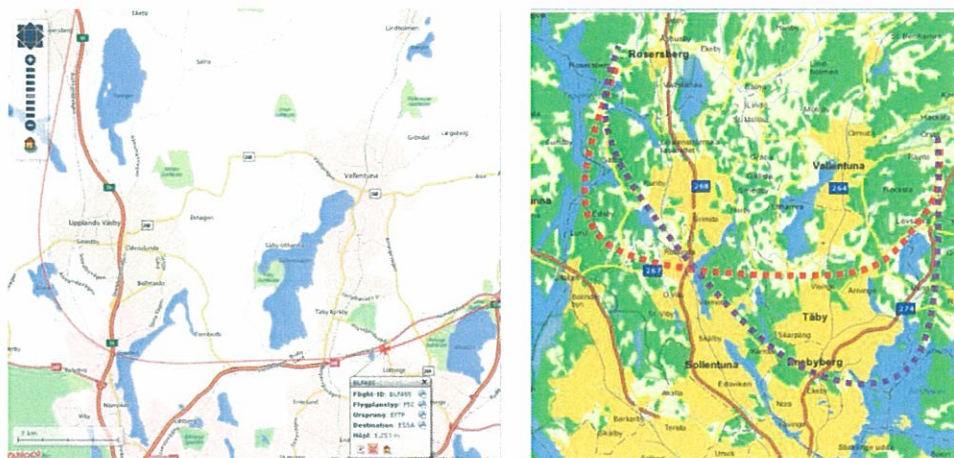
Figur 1c: Planen leds över Täby kyrkby på samma höjd som planen bibehåller ända fram till Upplands väsby.

Synpunkter:

Det föreslagna alternativet där trafik under lågtrafik förs över till Bana 1 för att avlasta Upplands väsby innebär att man flyttar problemet och negativt påverkar lokal miljön på andra ställen. Det framgår inte helt hur flyg från norr och öst kommer att läggas mer än att utsläppen kommer att öka och större del av befolkningen kring flygplatsen kommer att beröras. Idag leds ankommande flygningar från norr och öster till bana 01L (bana 1) ofta över Täby Kyrkby. Det betyder att det blir än viktigare att inte dagens tillstånd bibehålls utan att en flyggräns på 1850m införs för trafik som går över Täby kyrkby och eventuellt Vallentuna. Figuren nedan illustrerar fall med bra respektive bra trafikledning. Figuren illustrerar också att nuvarande regler inte är tillfredställande då LfV leder ner planen till en miniminivå alltför tidigt och inte heller leder trafiken runt bebyggelse i möjlig utsträckning.

Rimligt vore att flygtrafiken i möjligaste mån dirigeras där den stör minst och lågt flygande undviks där det ej är ett behov för att flygtrafiken skall fungera. Att genomföra så kallad "grön inflygning" som innebär att inflygningen sker på lägre höjd bör ej tillåtas över bebyggelse. Det spar visserligen bränsle och är på detta sätt bra för miljön och ekonomin men inte för lokalmiljön. Att gå ner till lägre flyghöjd tidigt för att sedan plana ut /gasa/ fram till inflygningen främjar inte miljön på något sett och kan ej hänvisas till Arlanda som riksintresse. Lägre höjd innebär att mer buller exponeras och koncentrationen av nerfallande partiklar samt avgaser ökar. Att använda brantare inflygning samt CDA över områden utanför bebyggelse är naturligtvis attraktivt men inte på bekostnad av de boende i flygplatsens omgivning. Det är viktigt för LfV och Arlandas trovärdighet att "gröna" alternativ och åtgärder faktiskt har utgångspunkt från miljön som helhet.

Det bör ses över om flertalet av dagens landningar som går över Täby kyrkby skulle kunna landa på bana 2 för att minimera flygväg och buller exponering.



Figur 2: Exempel på trafikledning som innebär begränsad påverkan och som borde införas på samtliga inflygningar för flyg ankommande från Nord och Ost

I det presenterade förslaget om kurvadinflygning ligger inflygning väldigt nära Täby kyrkby. Då det inte finns något bullerdämpande på Vallentuna sjön propagerar bullret enkelt över till Täby Kyrkby. Det bör därför beaktas att ej lägga en rutt nära sjön. Det skall poängteras att i förslaget ligger flera andra trafikslag över Täby kyrkby. Starter på Bana 3 ligger med bara Vallentunasjön i mellan och ankommande flygningar från norr och öster till bana 01L (bana 1) leds över eller i närheten av Täby Kyrkby.



Om teknikutvecklingen gör det möjligt att flygplanen påverkar närmiljön mindre så borde detta komma grannar till flygplatsen till del. Att minska på höjder på plan som bullrar mindre är fel väg att gå. I stället bör Arlanda flygplats använda möjligheten till att låta flygplatsen påverka närmiljön mindre. Ett sätt är naturligtvis att minska tillåtna bullernivån till tex 65dB istället för 70 dB.

Patrik Melvås

Patrik Melvås

Luftfartsverket
 Stockholm - Arlanda Airport
 Anette Näs
 109 45 Stockholm Arlanda

Avdelning /	
Telefon /	
	2010-03-15
Namn /	
	LFV Stockholm - Arlanda Airport

Yttrande med anledning av "Underlag för samråd rörande ansökan om nytt tillstånd för verksamheten vid Stockholm - Arlanda Airport i Sigtuna kommun, enligt miljöbalkens regelverk". D-LFV 2009 - 058947; LFV 2008 - 006665

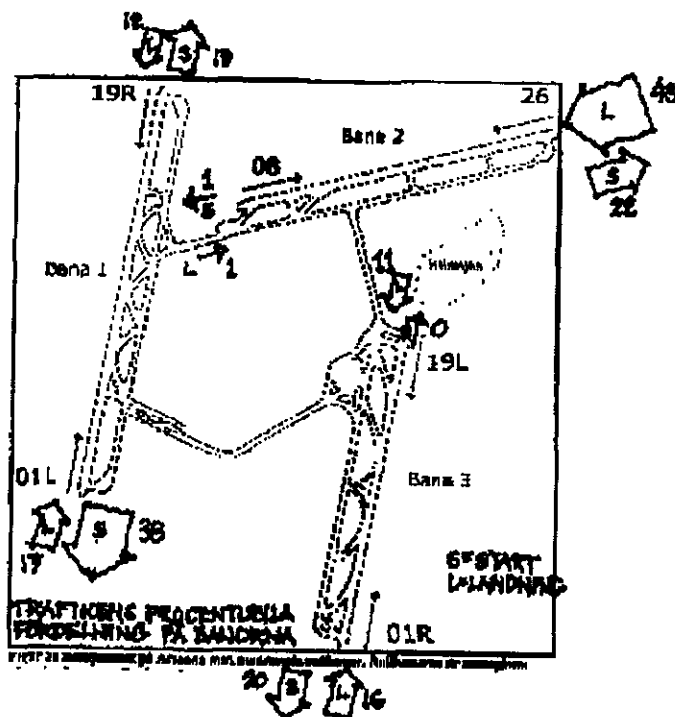
Inledande kommentar

Undertecknade bor i norra Sollentuna och är störda av olika transportleder, såväl till lands som i luften. Vi har bildat föreningen "Boende mot buller i norra Sollentuna". Sedan flera år har vi haft möjlighet att någon gång per år träffa representanter för Luftfartsverket (LFV) för att diskutera åtgärder i syfte att minska bullerexponeringen på oss från flygplan. Vi inser, att flygverksamhet ofrånkomligt medför buller, men menar att de som bedriver verksamheten borde ta miljöhänsyn och inte ensidigt se till själva flygverksamhetens behov. Vi har funnit att planeringen historiskt knappast präglats av vare sig långsiktighet eller hänsyn till verksamhetens negativa inverkan på miljö och samhällsutbyggnad. Luftfartsverket har kommit att välja att bygga ut start- och landningsbanor i nord-sydlig riktning i stället för öst-västlig riktning som hade varit en ur störningssynpunkt betydligt fördelaktigare struktur, men även fördelaktigast ur vindsynpunkt, eftersom västliga vindar är förhärskande vindriktning vid Arlanda.

Nu till själva underlaget. Rubriksättning fortsättningsvis från underlaget från LFV.

Sid 1, tredje stycket som börjar med "Vid en efterfrågan..."

I stycket beskrivs bananvändningen idag på flygplatsen. Man finner vid en granskning en mycket ojämn bananvändning. Bana 2 används i 43 % av antal landningar men blott i 1 % av antal starter västerut. Bana 1 används för 29 % av antal landningar och 57 % starter. Bana 3 används för 27 % av antal landningar och 20 % starter, men därav 0 % starter norrut. Varför inga starter på bana 3 norrut?



Sammanfattningen sid 4:

"LFV har utrett två möjliga alternativ för att vid en lägre trafikintensitet undvika landningar på bana 01R" etc...

Författarens text belyser inte alls de möjligheter som spegelvändning av bananvändningsmönstret skulle ge. Intill texten finns en bild som knappast förtydligar texten.

Vi som under flera år deltagit i diskussioner med LFV har fått lära oss att vid landning söderifrån användes under år 2007 bana 01L i 17 % av fallen och bana 01R i 16 % av fallen. Se ovanstående bild! Bana 01L användes vid lågtrafik och bana 01R vid högtrafik. Således ungefär samma trafikmängder men vid lågtrafik sker trafiken under en längre tidsperiod och glest mellan flygplanen. Vid högtrafiktid följer planen tätt på varandra, tidsmellanrum ca 90 sek. Å andra sidan sker trafiken under en kortare tid av dygnet.

Att välja mellan att ha flyg över huvudet under en stor del av dagen, men glest mellan planen och därmed tid att återhämta sig mellan varje enskilt plan eller ha tätare flygtrafik under en kortare tid av dagen men ingen tid för återhämtning mellan de enskilda flygplanen, kan synas som att välja mellan pest och kolera. Men genom att byta trafikmönster och lägga högtrafiken på 01L och lågtrafiken på 01R så skulle man kunna använda tekniken med **kurvad inflygning till 01R**. Det skulle vara ett sätt att minska bullerexponeringen för många tusen människor, enligt våra beräkningar ca 19000, boende i centrala Upplands Väsby och norra Sollentuna. Detta innebär alltså totalt sett väsentligen färre bullerexponerade människor i regionen!

Denna viktiga omständighet framgår inte alls av texten i LFV: s "Underlag...". I sammanhanget bör man också påpeka att möjligheten att kurva in mot landningsbanan är bra även ur rättvisesynpunkt – fler delar på bullret.

Förordat alternativ sid 9:

Under denna rubrik anges att LFV överväger att förlänga bana 3 för att flytta maximalnivån för buller i motsvarande mån. Kan effekten av denna flyttning verkligen ge mätbar skillnad? I bästa fall kan

planen komma att flyga 63 m högre över centrala Väsby (jämfört med idag). Enligt vår mening vore det i så fall bättre att lägga denna investering på en ny bana, norr om Halmsjön. Bestämmer man sig för en så stor investering torde det allra bästa vara att bygga bana i öst – västlig riktning. Bl a borde det kännas märkligt för LFV att inte ha en bana där man kan starta mot väster eftersom västliga vindar är dominerande. Vi föreslår ytterligare djupanalys av denna ytterst vitala fråga. Ur bullersynpunkt vore en parallell till den östvästliga 08 – 26 att föredra (eller ännu bättre riktning, 09 – 27).

Lokaliseringsförhållanden sid 12 ff.:

Av figur 8 och 9 över flygbullernivåer framgår att störområdena för landande plan är mer långsträckta än de som är hänförliga till startande plan. Startande plan kommer relativt snabbt upp på hög höjd medan landande plan är låsta av landningsvinkeln. Tidigare var situationen ännu värre genom att flygplanen tidigt intog en låg anflygningshöjd vid landning och därmed i onödan spred buller över bebyggelsen. Vi bullerexponerade är tacksamma för att LFV på senare år i någon mån sökt utnyttja möjligheter att skona människor från buller. LFV har prövat att höja anflygningshöjden från 750 m över havet till 1200 m. Särskilt intressant är tekniken med "kontinuerligt sjunk", CDA, innebärande att flygplanen tidigt lägger sig på landningsvinkeln 3 grader, vilket förväntas reducera bränsleförbrukning och buller. Den nya tekniken ger lägre bullernivåer, dock främst i områden längre ifrån flygplatsen. För områden relativt nära flygplatsen ges tyvärr ingen lättnad. Landningsvinkeln 3 grader innebär exempelvis att flygplan passerar Väsby centrum på 618 m höjd. För centrala Upplands Väsby ger CDA således ingen förändring – flygplanen ligger här låsta av den fasta inflygningsvinkeln och anflygningshöjden kan inte ändras. Flyttar man fram landningspunkten genom att förlänga banan 1200 m norrut kan det i centrala Väsby innebära att planen kan flyga 63 m högre. För norra Sollentuna (en punkt där inflygningslinjen skär Ytterbyvägen) innebär inflygningsvinkeln 3 grader att flygplanen teoretiskt kan ligga på 891 m höjd över havet om man använder CDA, och kan liksom Väsby nyttiggöras ytterligare 63 m högre höjd om landningspunkten på banan ligger 1200 m längre bort. Således ytterst marginella förbättringar för Upplands Väsby och norra Sollentuna! Ungefär vid Barkarby, 23 km från landningspunkten, kan planen med hjälp av CDA eller högre anflygningshöjd befinna sig på 1200 m över havet, d.v.s. 450 m högre än över Väsby centrum. Här kan man alltså komma att uppleva en klar förbättring ur bullersynpunkt.

Teknikutveckling har alltså givit oss vissa (marginella) förbättringar, men ny teknik har även varit till vår nackdel. Flygplanen har blivit större. Större flygplan bullrar mer än små. Det elektroniska landningshjälpmedlet ILS samlar planen i ett stråk, vilket medför att de som bor under stråket får intensivt buller under topptrafik. Ett mer utspritt flygande fördelar bullret över fler och blir på så sätt rättvisare ur störningssynpunkt. Norra Sollentuna, eller mer precist Rotebro/ Gillbergaområdet, Viby och Norrviken/ Pommernområdet, ligger mitt under inflygningsstråket till bana 3, d.v.s. 01R. Den tidigare tillämpade anflygningshöjden 750 meter medförde att flygplanen i god tid sökte lägga sig på anflygningshöjden vilket därmed i onödan ökade bullerbelastningen. Rakt inflygande från söder låg således mitlids på 750 m för att strax efter Rotebro uppsöka landningsvinkeln. Gillbergaområdet utgjorde också en konvergenspunkt för flygplan insvängande från väster och öster mot anflygningslinjen för landning på 01R. Användning av CDA och en högre anflygningshöjd, medför att konvergenspunkten flyttar söderut. Boende i dessa delar har kommit att uppleva ökad flygtrafik som består av österifrån mot 01L och 01R insvängande trafik. För Gillbergaområdet har upplevelsen att ligga under ett koncentrerat, samlat stråk ytterligare befästs. Samtidigt tillämpas fortfarande den "gamla" anflygningshöjden på 750 m till bana 01L vilket innebär att österifrån inkommande trafik till 01L passerar över Norrviken och Vibyområdet. Det skulle vara en vinst ur bullersynpunkt om anflygningshöjden ökades även för 01L.

Flygbuller sid 30 ff. :

I infrastrukturpropositionen 1996/97:53 fastlade regeringen de riktvärden gällande maxbuller som skall vara vägledande vid tillämpning av miljöbalken. LFV är i samband med ansökan om detta nya tillstånd skyldigt att presentera en miljökonsekvensbeskrivning. Uppgifterna i denna kommer säkert att följa den standard för riktvärden som anges i miljöbalken, prop. 2008/09:35 och i relevanta EU-direktiv. Frågan som här måste ställas är om dessa statiska riktvärden, med dagens växande kunskap om bullrets negativa effekter på kroppens basala funktioner, representerar en från miljösynpunkt

tillräcklig ambitionsnivå för ett åtagande som sträcker sig så långt fram i tiden som tillståndet avser. Enligt föreningens mening bör ett tillstånd, som i vissa fall medger skadliga bullernivåer, utformas på ett sådant sätt att ny kunskap som tillförs inom det medicinska området skall möjliggöra en befäst omprövningsrätt av relevanta delar av tillståndet.

De riktvärden som används är Flygbullernivå (FBN) och maximal ljudnivå. Beträffande FBN-nivån är denna inte intressant för vår del då bullerbelastningen samvarierar med rådande vindförhållanden och därmed inflygningsriktningar. FBN-nivån redovisar ett genomsnitt över året. Det vore mer relevant att rätta värdera det maxbuller som varje enskild överflygning alstrar. Det sätt på vilket som den ytterst störande maxbullernivån mäts är diskutabelt. Den mätmetod som LFV använder är allmänt accepterad i flygkretsar och omhuldas starkt, men de värden som presenteras utgör en påtaglig skönmålning av bullermiljön. Det är väsentligt att notera att mätmetoden som tillämpas av LFV ger för låga värden av maxbuller utomhus vilket enligt prop. 1996/97:53 avses "vid uteplats i anslutning till bostad". Bullermiljön här innehåller, förutom det direkta ljudet, även en mängd ljudreflexer från mark och väggar som varierar i tid och omfattning med överflygningens geometri. Formuleringen i propositionen betyder att de ljudreflexer som uppstår "på uteplats" naturligt skall ingå i mätvärdet. Den metod som tillämpas innebär dock att en s.k. frifältsmätning i läge slow får ange bullernivån, alltså en nivå matematiskt rensad från ett antal dB(A) som örat uppfattar som ljud! Frifältsmätning i detta sammanhang förkastas helt av biomedicinska forskare inom ämnesgruppen fysiologi/perceptionsforskning på grund av att den inte återspeglar de verkliga bullernivåer som når hörselorganet. Nationellt och internationellt arbete pågår för att söka åstadkomma en övergång till en mätmetod som är ärlig och verklighetsförankrad men dessa strävanden motarbetas i flera instanser med anknytning till just flygverksamhet t.ex. ICAO.

Sollentuna kommun lät för något år sedan göra en maxbullermätning, enligt gängse "frifältsmetod", i anslutning till en fastighet i Rotebro. Den visade ett fåtal överflygningar som överskred 70dB(A). En närmare analys av bullerdata visar dock att antalet verkliga störtillfällen, definierade som buller ≥ 70 dB(A), ökar markant om mätvärden inte korrigeras att gälla frifältsmätning. Antal överskridanden ökar från 24 till 280. Analysen visar tydligt hur stora bullerstörningar som kan förväntas vid en mätning som överensstämmer med de av regeringen antagna riktvärdena. Maxbullerförekomsten i norra Sollentuna överskrider riktvärdena för maxbuller med råge!!

Trafikutvecklingen sid 17 ff.:

Antal flygrörelser har till vår glädje minskat efter en topp år 2000. Utvecklingen synes nu åter stiga och det kan vara rimligt att anta att trafiken ökar över tid. Därmed befarar vi att bullret åter ökar. Om utvecklingen vet vi dock inget. Vi noterar att LFV räknar med kraftig trafikökning inom Europa och största procentuella tillväxten inom övriga världen. LFV säger också att man vill ta höjd för den miljöpåverkan som en sådan trafikökning skulle medföra. Vi som upplevt de senaste årens nedgång i trafikmängd ser med oro på vad en ökad trafik kan komma att medföra i form av störningar. Kommer den öst – västliga bana 2, som idag tar en procentuellt stor andel av landande trafik, att under ökad trafikbelastning fortfarande fungera och att ta en stor del av trafiken? Vi saknar i underlaget konkreta utfästelser eller förslag på åtgärder som skulle påtagligt lindra miljöeffekter, främst buller, av verksamheten, särskilt med tanke på ökad belastning.

Sammanfattande synpunkter:

1. Vi menar att man bör pröva att kasta om trafikmönstret så, att man vid landning norrut lägger lågtrafiken på 01R och högtrafiken på 01L. **Man skulle då vinna fördelen att kunna använda kurvat inflygning till 01R.** Kurvat inflygningsförfarande (har vi fått lära oss) är endast möjligt att tillämpa vid lågtrafik.
2. I samband med tankar på att bygga ut flygplatsen tror vi inte på den diskuterade förlängningen av bana 3. Den vinst man kan få ut av att landande flygplan kan ligga ett fåtal m högre är bra men tyvärr marginell och äts upp av ökad användning av 01R. Det är att bygga fast sig i en

olämplig struktur. Det synes finnas alternativa fysiska utbyggnadsmöjligheter som är bra såväl ur flygsynpunkt som ur miljösynpunkt. Om start- och landningsbanor byggs i **öst-västlig riktning** i stället för i nord-sydlig riktning skapar man en sådan struktur. Där valmöjlighet finns kan bulleralstraren välja att minimera störningarna genom att undvika att flyga över tätexploaterade områden.

3. Den av flyget använda tekniken att mycket långt före landning lägga sig i rak linje från landningsbanans riktning, har medfört att vissa bebyggelseområden – bl.a. Väsby centrum och Gillberga – får flygplanen inflygande rätt över de boendes huvuden. Detta medför stort obehag. Det vore önskvärt att **bredda anflygningsstråket**. Lfv borde studera vilka möjligheter som därvidlag står till buds.
4. Vi vill att den prognostiserade utbredningen av maxbullervärden som redovisas i LFV:s underlag omarbetas och återges på ett mer verklighetstroget sätt. Det saknas **konkreta löften** och uttryck för ambitioner beträffande bullerreducerande åtgärder. Skrivningarna är vaga, typ "Verket kommer aktivt att medverka i arbetet ... för att på sikt möjliggöra" ... "och" ... så långt möjligt undvika ... "och" ... åtar sig att åtminstone begränsa antalet överflygningar...".
5. Föreningen önskar också få klarlagt motivet för att avvika från den i EU-direktiv 2002/49/EC grundläggande definitionen av natt som tiden mellan 2300 och 0700 lokal tid.

Sollentuna den 11 mars 2010

För "Föreningen Boende mot buller i norra Sollentuna", (www.bullerfritt.se)



Perolof Wikström, ordf.

Harriet Goliath

Albert Forsgren

Gunnar Lustig

Ulf Olsson

Hans Redtzer

Lars Rudling

Maria Bergström

Malin Wikström

Från: anette.nas@lfv.se
Skickat: den 16 mars 2010 12:15
Till: johan.pekkari@fhs.se
Ämne: SV: Synpunkt på tillståndsansökan från arlanda.se
Bifogade filer: LFVs svar interpellation Täby kommun_21 oktober 2009.pdf

Hej!

Jag ber om ursäkt för att detta svar har dröjt.

I bifogade fil finner du det svar LFV tidigare har lämnat till Täby kommun angående kurvade inflygningar. Som svar på dina direkta frågor önskar LFV ge följande information:

- Som framgår av svaret till Täby kommun kan LFV i dagsläget inte svara på om eller när kurvade inflygningar kommer att kunna införas på bred front överhuvudtaget och således inte heller när det skulle kunna ske över norra Täby.
- Bullernivåerna över norra Täby från flygplan som använder den publicerade kurvade inflygningen ligger väl under de riktvärden som finns. Detta utesluter dock inte att boende i vissa fall kommer att höra flygtrafiken. Det är vidare högst individuellt vid vilka bullernivåer man känner sig störd.
- Val av landningsbana styrs primärt av vilken vind som för tillfället råder då flygplan av säkerhetsskäl bör landa mot vindriktningen. Den kurvade inflygning som passerar Täby kommun leder till bana 01R (bana 3). Inflygning och landning söderifrån till bana 01R (bana 3) skedde t.ex. under 2008 för 15% av trafiken, då med raka inflygningar. I dagsläget används inte bana 01R för landning nattetid.

Mvh Anette Näs
Projektledare Nytt miljötillstånd för Arlanda

-----Ursprungligt meddelande-----

Från: anette.nas@lfv.se [mailto:anette.nas@lfv.se]
Skickat: den 18 november 2009 21:50
Till: Näs, Anette (200_Arlanda)
Ämne: Synpunkt på tillståndsansökan från arlanda.se

Namn: Johan Pekkari
Epostadress: johan.pekkari@fhs.se
Ämne: Hej

- När kommer kurvad inflygning över N:a Täby att tidigast införas på bred front? (vilket år?)
- Kommer boende i Gribbylund (N:a Täby) att då höra flygplanen eller kommer de vara på så hög höjd att de inte riskerar att störa?
- Om kurvad inflygning väljs över N:a Täby, sker det då alla tider på dygnet och med alla landande plan?

Hälsningar
Johan

Malin Wikström

Från: anette.nas@swedavia.se
Skickat: den 11 maj 2010 13:22
Till: Ulla.Kujala@upplands-bro.se; miljo.stockholm@lansstyrelsen.se
Ämne: SV: Flygbuller - Överflygning från Arlanda

Hej!

Långvreten berörs främst av starter från bana 19R med destination söderut. Enligt Swedavias prognoser kommer flygtrafiken i framtiden att öka vilket skulle ge ett ökat antal överflygningar över området.

Swedavia har i samband med framtagandet av en ansökan om nytt miljötillstånd för verksamheten vid Stockholm-Arlanda Airport presenterat ett förslag om att tillåta flygplan att avvika från utflygningsvägen (SID) när de inte längre ge upphov till ljudnivåer på marken överstigande 70 dB(A). Detta förfarande skulle för de aktuella utflygningsflygvägarna ge en större spridning av flygtrafiken.

I den miljökonsekvensbeskrivning som tas fram i anslutning till ansökan om nytt miljötillstånd kommer effekterna av att tillåta avvikelser från utflygningsväg enligt ovan att redovisas översiktligt för respektive berörd kommun.

Mvh Anette

-----Ursprungligt meddelande-----

Från: Ulla Kujala [mailto:Ulla.Kujala@upplands-bro.se]
Skickat: den 16 april 2010 09:40
Till: Näs, Anette (200_Arlanda); miljo.stockholm@lansstyrelsen.se
Ämne: VB: Flygbuller - Överflygning från Arlanda

Hej!

Skickar över klagomålet för er handläggning. Enligt Lillemor Ring kan flera flygplan per minut flyga över området med störande höga bullernivåer. Hur kommer det att bli framöver?

Mvh

Ulla Kujala
Bygg- och miljöavdelningen
Upplands-Bro kommun

-----Ursprungligt meddelande-----

Från: Lillemor Ring [mailto:lotta.ring@telia.com]
Skickat: den 15 april 2010 11:26
Kopia: Lillemor Ring
Ämne: Flygbuller - Överflygning från Arlanda

Det här meddelandet är skickat till oss från upplands-bro.se ()

Information om avsändaren
Namn: Lillemor Ring
Epost: lotta.ring@telia.com
Telefon: 08-58244754

Meddelande:

Mitt klagomål gäller det stora antalet flygplan som flyger över Långvreten norr om Lejondalssjön i Håbo-Tibble. Vi vaknar på morgonen till ljudet av bullrande jetmotorer. Det ser ut som att flertalet flygplan bara kommer hit för att sedan ta en annan riktning. Hur stämmer detta med framtida visioner för området? Mvh, Lillemor Ring.

Malin Wikström

Från: anette.nas@swedavia.se
Skickat: den 12 maj 2010 10:48
Till: paulbanan@hotmail.com
Ämne: SV: SV: SV: RE: SV: Ang flygbuller i Järfälla

Hej!

Sedan den 1 april 2010 drivs statens flygplatser av bolaget Swedavia. Flygtrafiktjänsten drivs även i fortsättningen av LFV.

Swedavia har idag ett miljötillstånd som medger 372 100 flygrörelser per år. Bolaget arbetar som du känner till med att ta fram en ansökan om ett nytt miljötillstånd. Swedavia avser att söka tillstånd för en flygplatsverksamhet som medger 350 000 flygplansrörelser per år vilket är den kapacitet Swedavia räknar med att bansystemet har med rådande trafikstruktur (fördelning inrikes/utrikes).

Antalet flygrörelser styrs av efterfrågan på flygresor. Swedavias ansökan om nytt miljötillstånd baseras på en prognos för flygtrafiktillväxten för de närmaste 30 åren som bolaget har tagit fram. Ansökan baseras på denna prognos i syfte att kunna inrymma den framtida trafik tillväxt som bolaget räknar med. En ökad flygtrafik till och från flygplatsen kommer att innebära en ökad trafik till och från alla landningsbanor.

Det grundalternativ som beskrivs i den förenklade redovisningen bygger i mycket stor utsträckning på att flygplatsen opereras enligt samma mönster som anges i det miljötillstånd som gäller för flygplatsverksamheten idag.

Avsikten är att införa mixade parallella operationer under hösten 2010 i enlighet med dagens miljötillstånd. Flygplatsen har av olika tekniska skäl inte kunnat införa detta bananvändningsmönster ännu.

Boende under inflygningen till bana 01L (bana 1) har idag vid nordliga vindar överflygningar upp till en efterfrågan på ca 56 rörelser per timme. Vid en efterfrågan därutöver sker idag landningar på bana 01R (bana 3). Vid parallella mixade operationer kommer överflygning att ske vid nordliga vindar även vid en efterfrågan över ca 56 rörelser per timme då ca hälften av trafiken kommer att ledas in till bana 01L och hälften till bana 01R.

Som du påpekar redovisas inte bullerspridningen i den förenklade redovisningen av grundalternativet. I det fullständiga samrådsunderlaget finns dock dessa bullerkurvor, se Samrådsunderlag D-LFV 2009-058947.pdf som du kan hämta under <http://www.arlanda.se/sv/information-om/Miljoarbete/Miljotillstand>

Mvh Anette Näs

Från: Paul Banan [mailto:paulbanan@hotmail.com]
Skickat: den 12 april 2010 11:00
Till: Näs, Anette (200_Arlanda)
Ämne: RE: SV: SV: RE: SV: Ang flygbuller i Järfälla

Hej Anette,

Det var ett år sedan vi hördes vid. Tack för den informationen jag fick då. Nu har jag ytterligare en fråga:

Jag såg att ni har gett ut en Förenklad redovisning av LFVs förslag till nytt miljötillstånd (Grundalternativet). Dessutom läste jag en artikel i DN idag om att flygbullret kan komma att öka för de kommuner som drabbas av inflygningarna till bana 1. Min fråga är hur bullret över Järfälla och andra kommuner som ligger under inflygningen till Bana 1 kommer att påverkas, jämfört med idag, om ert Grundalternativ genomförs, med fokus på "mixade parallella operationer"? Kommer antalet inflygningsfria dagar/nätter att minska, och ungefär hur mycket i så fall (med utgångspunkt från

dagens antal inflygningar till Arlanda och ett genomsnittligt väderförhållande)? Vad finns det för andra bullerkonsekvenser för ovan nämnda kommuner, om ert Grundalternativ genomförs?

Anledningen till att jag frågar är att i er förenklade redovisning redogörs tyvärr inte för dessa viktiga frågor. Det sägs bara att Grundalternativet medför "viss ändring av bullerspridningen".

Nu sista frågan: Stämmer det att ni tänker börja införa "mixade parallella operationer" redan i höst?

Mvh

Paul Kivimets
Tel 076 14 98 440

Subject: SV: SV: RE: SV: Ang flygbuller i Järfälla
Date: Thu, 16 Apr 2009 14:51:33 +0200
From: anette.nas@lfv.se
To: paulbanan@hotmail.com

Hej!

Om anflygningshöjden höjs med glidbanans vinkel förblir densamma måste flygplanen angöra glidbanan längre från flygplatsen. Insvängningen mot finalen kommer alltså att behöva flyttas söderut. Därmed exponeras ett nytt område för ökad flygtrafik. Vad gäller minskningen av bullernivån i Sollentuna ber jag att få återkomma med hur stor den anses vara.

Jag bifogar en bild som visar att landningar till bana 01L under perioden 080301-080307.

Mvh Anette

Från: Paul Banan [mailto:paulbanan@hotmail.com]
Skickat: den 16 april 2009 14:38
Till: Näs, Anette (200_Arlanda)
Ämne: RE: SV: RE: SV: Ang flygbuller i Järfälla

Hmm, jag förstår inte varför bullret skulle flyttas söderut. Om inflygningshöjden skulle öka i Järfälla, så skulle den väl också öka på andra ställen liite längre söderut, typ i NV Stockholm (Vällingby, Kista), med minskande bullernivå som följd???

Dessutom har väl bullernivån minskat påtagligt i södra Sollentuna, som en följd av den högre inflygningshöjden, eller?

Hälsn.

Paul K

> Subject: SV: RE: SV: Ang flygbuller i Järfälla
> Date: Fri, 10 Apr 2009 10:48:56 +0200
> From: anette.nas@lfv.se
> To: paulbanan@hotmail.com

>

> Hej!

>

> En förändring av anflygningshöjden skulle totalt sett innebära en förlängning av flygvägarna vilket ger en ökad bränsleförbrukning och därmed ökat utsläpp. Bullret skulle flyttas söderut och exponera andra boende än idag. Dock på en marginellt lägre bullernivå.

>

> Mvh Anette

>

> _____ Ärende: RE: SV: Ang flygbuller i Järfälla Författare: "Paul Banan"<paulbanan@hotmail.com> Datum: 2009 april 09:e 20:42

>

> Tack för svaret! Jag skall ta kontakt med Miljöförvaltningen i Järfälla.
>
>
>
> ...och vad var ditt svar på fråga 2 i mitt email nedan, om inflygningshöjd?

> Hälsn.

> Paul Kivimets

> Subject: SV: Ang flygbuller i Järfälla
> Date: Wed, 8 Apr 2009 19:08:05 +0200
> From: anette.nas@lfv.se
> To: paulbanan@hotmail.com

> Hej Paul!

> Tack för dina synpunkter! Det är av stor betydelse för projektet vilka synpunkter som lämnas under den tid som arbetet med ansökan pågår. Även om Stockholm-Arlanda Airport inte är en ny verksamhet och det därför finns kännedom om omkringboendes synpunkter på nuvarande verksamhet, är det viktigt att få synpunkter på den planerade framtida verksamheten.

> LFV vill i sammanhanget informera om att tre flygvägsutredningar pågår vilka behandlar möjligheter att undvika överflygning av Upplands Väsby men även Rosersberg. Inga förslag har ännu lagts då alternativen ännu är under utredning. Det förslag du refererar till, s.k. omvänt bananvändningsmönster, är alltså endast i utredningsfasen.

> Innan en ansökan om tillstånd enligt miljöbalken lämnas in till miljödomstolen skall LFV, i enlighet med miljöbalkens bestämmelser, samråda med dem som kommer att beröras av miljöpåverkan av verksamheten. Syftet med samråden är att göra klart vilka frågetecken som kan finnas i projektet, överväga om alternativ behöver utredas och ge berörda möjlighet att påverka innehållet i miljökonsekvensbeskrivningen. Idén att använda banorna omvänt mot idag har väckts vid ett sådant samråd och LFV utreder därför frågan.

> I det fall det omvända bananvändningsmönstret skulle användas ökar bullerexponeringen för Rosersberg och sannolikt även för ditt område i Järfälla kommun. LFV samråder med de kommuner som ingår i det s.k. samarbetsorganet vilket initierades av koncessionsnämndens dom 1993. Utöver dessa kommuner avser LFV att undersöka om även Järfälla kommun önskar att samråd hålls med dem. Om du som kommuninvånare vill på

Malin Wikström

Från: anette.nas@swedavia.se
Skickat: den 2 juni 2010 15:07
Till: henrik.melander@home.se
Ämne: SV: Synpunkt på tillståndsansökan från arlanda.se

Hej!

Jag ber om ursäkt för sent svar.

Arbetet med ansökan om nytt miljötillstånd baseras på den förväntade efterfrågan på flygresor ur ett längre perspektiv. För att tillgodose denna efterfrågan har Swedavia bedömt att mixade operationer på de båda parallellbanorna är en förutsättning för att uppnå den peakkapacitet som krävs. Swedavia bedömer därför inte att det är relevant att i detta sammanhang närmare utreda en förlängning av bana 2.

Mvh Anette Näs

-----Ursprungligt meddelande-----

Från: anette.nas@lfv.se [mailto:anette.nas@lfv.se]
Skickat: den 5 februari 2010 03:10
Till: Näs, Anette (200_Arlanda)
Ämne: Synpunkt på tillståndsansökan från arlanda.se

Namn: Henrik Melander

Epostadress: henrik.melander@home.se

arende: Har en fråga/synpunkt med anledning av ansökan om nytt miljöstillstånd. Arlanda har anmärkningsvärt korta rullbanor i ett europeiskt perspektiv och vid jämförelse med andra storflygplatser. En förlängning av bana 08/26 med ca 500 meter åt väster kunde vara intressant att utreda. Det borde öka flexibiliteten att hantera tyngre flygplan utan att påverka miljön, eftersom förlängningen kan ske inom befintligt flygplatsområde. Minns sommarens avstängning av bana 01L/19R, vilket begränsade många interkontinentala flygningar från arlanda.

Malin Wikström

Från: anette.nas@swedavia.se
Skickat: den 2 juni 2010 15:12
Till: jerker.forssell@comhem.se
Ämne: SV: Synpunkt på tillståndsansökan från arlanda.se

Hej!

Jag ber om ursäkt för sent svar. Dina observationer och synpunkter har dock noterats och tas med i den samlade bedömningen av hur bullerberäkningar redovisas och beaktas i tillståndsansökan.

Den 1 april 2010 överfördes flygplatsverksamheten i LfV till bolaget Swedavia AB som driver och utvecklar statens flygplatser.

Swedavia kommer i den miljökonsekvensbeskrivning som utgör en del av ansökan att redovisa bullerberäkningar enligt de av riksdagen fastställda långsiktiga riktvärden för flygbuller utomhus som normalt inte bör överskridas i nybyggda bostäder eller vid nybyggnation, alternativt väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur. Beräkningarna utförs enligt vedertagna metoder för flygbullerberäkning.

Mvh Anette Näs

-----Ursprungligt meddelande-----

Från: anette.nas@lfv.se [mailto:anette.nas@lfv.se]
Skickat: den 6 februari 2010 15:32
Till: Näs, Anette (200_Arlanda)
Ämne: Synpunkt på tillståndsansökan från arlanda.se

Namn: Jerker Forssell
Epostadress: jerker.forssell@comhem.se
Ämne: Bästa Luftfartsverk/Anette!

Några observationer från mig som bor på Lodvägen i Edsberg, Sollentuna och med regelbundenhet blir störd i min nattsömn av de plan som periodvis har sin inflygningsbana över berget:

- Edsberg är mig veterligen en av de högsta punkterna i Sollentuna kommun. Risken för bullerstörningar här torde därför vara relativt stor .

- Bullerfrågans fokus tycks ofta ligga på störningar vid uteplatser under sommaren. Baserat på min egen erfarenhet skulle jag vilja påstå att störningar vid insomning och uppvaknande, fr.a sommartid då folk sover med fönstret öppet, är ett minst lika stort problem. Jämfört med bullerstörningar utomhus räcker det ju med att ett enda plan kommer för lågt under natten för att nattsönnen ska bli förstörd. Vad jag förstått förekommer det också postflygningar mitt i natten?

- Ett realistiskt "wost-case" för Sollentuna kommun borde därför vara att studera kvälls- och nattrafik över Edsberg sommartid. Om jag förstått rätt gäller då 40 DB som maxvärde inomhus. Jag har varit i kontakt med miljö- och hälsoskyddskontoret och efterfrågat sådana mätningar inomhus i Edsberg men har fått beskedet att de inte gjorts.

Min uppfattning är således att en tillståndsansökan från Luftfartsverket, har att styrka att de som bor i Edsberg och sover med öppet fönster sommartid inte utsätts för bullernivåer över norm.

Malin Wikström

Från: anette.nas@swedavia.se
Skickat: den 2 juni 2010 15:14
Till: andersvriees@yahoo.com
Ämne: SV: Synpunkt på tillståndsansökan från arlanda.se

Hej Anders!

Jag ber om ursäkt för sent svar. Dina synpunkter på hur inflygningarna bör förläggas har dock noterats och tas med i den samlade bedömningen av hur kurvade inflygningar bör konstrueras.

Mvh Anette Näs

-----Ursprungligt meddelande-----

Från: anette.nas@lfv.se [mailto:anette.nas@lfv.se]
Skickat: den 6 februari 2010 18:00
Till: Näs, Anette (200_Arlanda)
Ämne: Synpunkt på tillståndsansökan från arlanda.se

Namn: Anders Vriees

Epostadress: andersvriees@yahoo.com

arende: Hej, jag läste igenom ansökan och reagerar på att ni siktar på att eventuellt genomföra de kurvade inflygningarna över Rösjön/Sjöberg/Skarpäng. Som ni själva nämner medger denna teknik att man kan undvika att flyga över populära, befolkade områden, både bostäder och rekreationsområden. Även buller under gränsvärdena påverkar miljön. Se därför till att bevara detta område som den sällsynta tysta, gröna kil som vi boende uppskattar så mycket. Det är väl själva ideen med denna dyra satsning? Kurvan österut eller västerut ser bättre ut tycker jag. Jag hoppas ni noterar min synpunkt i Er utredning.

Angående miljöprövningen för arlandas utökade verksamhet

I samband med den miljöprövning som pågår, vill vi innan årets slut återigen upplysa om vår bullerbelastning. Vi bor mellan tät-orterna Kungsängen och Bro, gränsande till tätortsgränsen mot Bro. Vid sydliga/sydvästliga vindar, vilket ju är den vanligaste vindriktningen, är vi mycket störda av startande flyg. En utflygsväg är koncentrerad över oss. År 2006, i samband med det s.k. stenvändarprojektet, förvärrades vår situation ytterligare. Nämnas kan också att vissa delar av området dessutom är svårt störda av Enköpingsvägen, Mälarbanan samt avfarten till COOP:s storlager, med tung trafik.

Vi ifrågasätter nu koncentrationsprincipen av skäl som rättvis bullerfördelning samt miljöfördelar med en större spridning. Då antal starter förväntas öka borde fler utflygsvägar öppnas. Det förslag som finns, att låta planen avvika tidigare från SID, då de låter mindre än 70 dB, borde snarast utredas. Som skäl anges miljöfördelar, men en spridning av bullret kan också uppnås.

Då alla kan utnyttja flyget borde även bördan av bullret fördelas.

Underskrivet av några representanter från utsatta områden:

Per Lagerholm (Laggaruddsvägen)
Kjell och Ingmari Eriksson (Ångsholmen)
Lars Bergqvist (Husbyvägen)
Bertil Thorfin (Murartorpsvägen)
Birgitta och Ewo Larsson (Ångsholmen)
Claes och Katrin Gunnarsson (Björklidsvägen)
Eva och Tomas Gander (Björklidsvägen)

Ärendenr: SDA.....
Dokument: D.....
2010 -12- 08
Handl:
Swedavia

Genom:
Ewa och Örjan Lundgren
Björklidsvägen 5
197 91 Bro
Tel: 070/345 55 05
Mail: bildbanken@telia.com

Malin Wikström

Från: anette.nas@swedavia.se
Skickat: den 5 januari 2011 15:47
Till: bildbanken@telia.com
Ämne: Möjlighet att lämna utflygningsväg

Med anledning av er skrivelse som inkom till Swedavia 2010-12-08 önskar Swedavia lämna följande information.

Swedavia har låtit utreda möjligheten för flygtrafikledningen att ge tillstånd för flygplan som alstrar bullernivåer understigande maximalljudnivån 70 dB(A) på marken att lämna den standardiserade utflygningsvägen då den aktuella trafiksituationen så medger. Därigenom kommer vid lägre bullernivåer en spridning av flygtrafiken att ske. I den ansökan om nytt miljötillstånd som Swedavia för närvarande arbetar med kommer sannolikt denna hantering att föreslås. Vid trafikering av den utflygningsväg som är placerad i anslutning till de områden som anges i er skrivelse förväntas i stort sett alla flygplan generera lägre bullernivåer än maximalljudnivån 70 dB(A). Flygtrafiken förväntas därför spridas över dessa områden om möjligheten att lämna den standardiserade flygvägen på ovan angivet sätt skulle införas.

Mvh Anette Näs
Projektledare Nytt miljötillstånd för Arlanda



Stockholm
Arlanda Airport



Anette Näs

Mobil 0709-22 70 56
E-post anette.nas@swedavia.se

190 45 Stockholm-Arlanda
Tel växel 08-797 60 00
www.swedavia.se

Malin Wikström

Från: anette.nas@swedavia.se
Skickat: den 5 januari 2011 12:41
Till: wohlfeil@algonet.se
Ämne: SV: Nytt miljöstillstånd för Arlanda

Tack för dina synpunkter. Till bemötande av några av dessa önskar Swedavia lämna följande information.

Swedavias uppdrag är att tillhandahålla infrastruktur för att kunna möta samhällets efterfrågan på flygresor. Detta innebär i praktiken att Stockholm-Arlanda Airport måste ha tillräcklig kapacitet under s.k. peak-tid, då efterfrågan är som högst (på morgonen och under eftermiddagen). I dagsläget kan denna kapacitet endast upprätthållas genom att använda parallellbanorna (vid nordliga vindar bana 1 för start och bana 3 för landning). För att i en framtid kunna erbjuda högre kapacitet än 84 rörelser per timme är det nödvändigt att använda s.k. parallella mixade operationer vilket innebär både starter och landningar på båda parallellbanorna samtidigt. Det kan dock uppmärksammas att flygplatsen idag endast tillämpar s.k. segregerad bananvändning, vilket innebär att i högtrafik vid nordliga vindar sker alla startar på bana 1 och alla landningar på bana 3 söderifrån. Vid en övergång till parallella mixade operationer kommer antalet landningar att fördelas på bana 1 och 3.

Villkor 6 innebär att raka inflygningar till bana 01R inte är tillåtna från 1 januari 2018. Detta leder till en kraftig inskränkning av flygplatsens peak-kapacitet. Swedavia anser att det vid en tillståndsprövning av Stockholm-Arlanda Airport bör ske en helt förbehållslös prövning enligt miljöbalken av miljökonsekvenserna av flygplatsens hela verksamhet och att det kan finnas skäl att ändra utformningen av bl.a. villkor 6. För det fall begränsningen enligt villkor 6 skulle kvarstå vid en ny prövning, visar samhällsekonomiska studier att begränsningen skulle ge en starkt negativ påverkan på utvecklingen i Stockholmsregionen och hela Sverige.

Swedavias bedömning som baseras på uppgifter från flygtrafiktjänsten (LFV) och Transportstyrelsen är att kurvade inflygningar till bana 01R (bana 3), samtidigt med och oberoende av inflygningar till bana 01L (bana 1), inte kan tas i drift i högtrafik inom överskådlig tid. Det skulle därför vara omöjligt att erhålla den kapacitet som krävs vid en övergång till kurvade inflygningar. Under såväl hög- som lågtrafik är möjligheterna att använda kurvade inflygningar dessutom i dagsläget begränsade av att majoriteten av de flygplan som opererar på flygplatsen inte har den utrustning som krävs. När merparten av flygplansflottan kommer att ha denna utrustning installerad är för dagen inte möjligt att förutsäga.

Swedavia och LFV har dock under en längre period arbetat med att konstruera procedurer för kurvade inflygningar. Sådana procedurer har testats i simulatorer och senare vid verkliga testflygningar under 2005 och 2009. Transportstyrelsen har godkänt en procedur för kurvad inflygning till bana 01R men ännu saknas ett godkännande av det operativa regelverket för flygtrafikledningstjänsten. Varje flygbolag som vill använda proceduren måste dessutom ha eget tillstånd från Transportstyrelsen för detta. För att få ett sådant tillstånd krävs bl.a. att flygbolagets piloter har genomgått en särskild utbildning. De kurvade inflygningarna enligt denna procedur kommer efter det att proceduren har blivit godkänd i alla avseenden endast att kunna göras på flygtrafikledningens initiativ och till en första början endast vid lågtrafik och under goda väderförhållanden.

Mot bakgrund av ovanstående önskar Swedavia få tillstånd till att utveckla tekniken för kurvade inflygningar i lågtrafik (s.k. off peak) men utan att det innebär ett krav på att använda kurvade inflygningar innan dessa kan godkännas för regelmässig produktion. När ett sådant godkännande kan finnas är för dagen inte möjligt att förutsäga eftersom förfarandet fortfarande innehåller så många osäkerheter. Swedavia kan därför inte göra något åtagande avseende tillämpning av kurvade inflygningar i ansökan.

Swedavias föreslagna grundalternativ för att operera Stockholm-Arlanda Airport innebär i korthet följande: Upp till ca 56 rörelser per timme används i normalfallet bana 1 och bana 2. Därefter används parallellbanorna i s.k. segregerad användning, dvs. start på en parallellbana och landning på den andra. För att möjliggöra kapacitet över ca 84 rörelser per timme sker en övergång till parallella mixade operationer. Inga landningar sker nattetid på bana 01R (bana 3), annat än av säkerhetsskäl. Vid nordliga vindar (ungefär 40 procent av vindarna ett genomsnittsår) föreslås flygtrafiken (dag/kväll) under helger ledas udda veckor till bana 01R (bana 3) och jämna veckor till bana 01L

(bana 1). Detta innebär att till exempel Rosersberg slipper landande trafik över tätorten dag- kvällstid minst varannan helg, och minst varannan helg slipper Upplands Väsby landande trafik.

Det kan noteras att majoriteten av alla landningar sker på bana 26 (bana 2). Under t.ex. 2007 uppgick dessa till ca 43% av det totala antalet landningar och under 2008 till 34%.

Mvh Anette Näs
Projektledare Nytt miljötillstånd för Arlanda



Stockholm
Arlanda Airport



swedavia
SWEDISH AIRPORTS

Anette Näs

Mobil 0709-22 70 56
E-post anette.nas@swedavia.se

190 45 Stockholm-Arlanda
Tel växel 08-797 60 00
www.swedavia.se

Från: wohlfeil [<mailto:wohlfeil@algonet.se>]

Skickat: den 14 december 2010 23:48

Till: Näs, Anette (200_Arlanda)

Ämne: Nytt miljötillstånd för Arlanda

Hejsan

Arlanda skall enligt uppgift söka nytt miljötillstånd

Har ni löst frågan så att Väsby slipper överflygningar från bana 3 i detta nya tillstånd ?

/änligen
Joakim Wohlfeil
Odenvägen 6 C
194 63 Upplands Väsby