

Föreningen Boende mot Buller i Norra Sollentuna
c/o Nora Woodward
Norrgårdsvägen 6 B
192 69 SOLLENTUNA

Upprättad av	Datum	Beteckning
Anders Ledin	2004-03-16	SA 2004-0213-03
Direkttelefon	Ert datum	Er referens
08-797 60 47, 0708-19 27 34	2004-02-24	

Möte mellan Luftfartsverket och föreningen Boende mot Buller i Norra Sollentuna

Vi har tagit del av ovannämnda skrivelse gällande föreningens position och krav/önskemål till åtgärder för att minska bullret över Sollentuna samt skrivelse daterad 2004-01-12 om föreningens krav och förslag till åtgärder för att minska flygbuller i norra Sollentuna. Vi har också tagit del av föreningens anteckningar och bedömning av åtgärder daterad 2004-02-09. Nedan följer våra kommentarer till dessa.

Föreningens position och krav/önskemål (skr 2004-02-24)

Föreningen uttrycker besvikelse för att det under möten den 20 januari och 9 februari från Luftfartsverkets sida antydde att potential inte finns för åtgärder som är genomförbara när det gäller sneda inflygningar, förändrat bananvändningsmönster och nya/justerade SID/STAR.

Luftfartsverket är av annan åsikt. Det finns flera åtgärder som är potentiellt genomförbara. Vissa kan genomföras på kort sikt (6-12 mån) medan andra tar betydligt längre tid att genomföra.

Sneda inflygningar

För närvarande arbetar vi dels med att utreda om det finns några möjligheter att åstadkomma 15-gradiga inflygningar till bana 01R som håller sig utanför området runt Upplands Väsby tätort, med hänsyn tagen till villkor 6. Alla idag tänkbara, möjliga varianter leder olyckligtvis in i området runt Upplands Väsby tätort som inte bör överflygas. Förslagen innebär dessvärre,

Stockholm-Arlanda flygplats

Postadress 190 45 Stockholm-Arlanda **Telefon** 08-797 60 00 **Telefax** 08-797 86 00
Webbplats www.lfv.se **E-post** luftfartsverket@arn.lfv.se **Org nr** 202100-0795

vid inflygning från öster, att oberoende inflygning till bana 01L inte kan användas.

Vi arbetar också med hur olika typer av RNAV skulle kunna appliceras på inflygningar. Inga av dessa alternativ är dock genomförbara på kort sikt.

Förändrat bananvändningsmönster

På kort sikt finns det troligtvis inte några åtgärder som kan ge effekt även om föreningen framhåller att det finns. Förändringar av bananvändningsmönster har oftast en direkt påverkan på hur trafiken skall avvecklas och sådana förändringar måste först analyseras noga innan de eventuellt går att genomföra.

I skrivelse från 2004-01-12 föreslås att landningar vid nordlig vind sker till bana 01L istället för bana 01R.

Utöver flyttning av bullret och att det kan innebära konsekvenser på bullerkurvan, så medför detta förslag att nya SID:ar från 01R behöver konstrueras, vilket sannolikt kommer att kräva en ändringsansökan till Miljödomstolen.

En användning av bana 01R som ren startbana medför också en påverkan på regulariteten/kapaciteten. Utöver problem med avisningskapacitet och att vissa flygplan kommer att kräva 01L (längre bana) medför det konsekvenser på lågfartsstarterna. På grund av banornas inbördes placering kommer lågfartsstarter som skall västerut, det allra största flertalet, att tvingas stiga rakt fram till dess ett höjdöverläge etablerats till Missed Approach-proceduren för 01L och detta innebär därmed längre avstånd mellan starterna vid tillfällena med jet bakom prop.

När det gäller sommarperioden är, enligt tidigare erfarenhet, det knappast troligt att peakperioder inträffar. Därmed kommer bana 01R endast att användas vid nordvästliga vindar när efterfrågan överstiger ca 35 rörelser per timme.

Nya/justerade SID/STAR

Vi utreder hur nyttjande av SID vid start från bana 19L skulle kunna hanteras både dag- och nattetid. Att kunna ta hand om de bullrande postflygningarna på nätterna är en del av detta. Luftfartsverket träffade för övrigt representanter för flygbolaget West Air 2004-03-11 för att se vad man tillsammans kan göra för att minska bullerstörningar under nätter.

Eventuella justeringar till SID/STAR skulle kunna göras relativt omgående, dock inte kortare tid än 6 månader för full implementering. Publicering i svenska AIP (Aeronautical Information Publication) tar lång tid att genomföra.

En förändrad arbetsmetodik för flygledningen skulle möjligen gå något fortare, men inte under kortare tid än ett halvår.

Föreningens uppfattning om Lfv´s princip som styr val av åtgärder

De flygvägar vi använder oss av har godkänts av Koncessionsnämnden, den instans som då tillståndet söktes hade till uppgift att avgöra hur omvärlden så långt som möjligt skulle skyddas från bullerexponering. Det är skillnad på att flytta bullret någon annanstans och att flytta det till någon annan. Vi försöker hela tiden i vår planering att lägga flygvägar så att exponering sker i områden där det inte bor många människor. Dessa möjligheter är redan utnyttjade i hög grad och vi måste nu ta hänsyn till alla boende runt flygplatsen när vi planerar åtgärder, ingen är viktigare än någon annan.

Föreningens uppfattning om att det saknas kortsiktiga åtgärder

1) Det är riktigt att Luftfartsverket lovade att utreda möjligheten att börja inflygning till bana 01R kl 07 istället för kl 06, och det pågår också en sådan utredning. Att starta bana 19L under natt fram till kl 07 är något som ingår i det tillståndsgivna bananvändningsmönstret. För närvarande pågår en översyn av användningen av SID från bana 19L under nattetid, se ovan under ”Justering av SID/STAR”. Vid vindstilla skall normalt inte bana 19L användas för start, varför det pågår en översyn av de arbetsmetoder som reglerar flygledningens sätt att arbeta under nätter när det gäller val av bana i användning (”runway in use”). Notera dock att detta endast gäller under vindstilla tillfällen. När vinden blåser skall start och landning i möjligaste mån alltid ske mot vinden, av flygsäkerhetsskäl.

Vid nordliga vindar får vi inte landa bana 01R förrän tidigast kl 06 p g a Löwenströmska sjukhuset. Det normala nattalternativet för landning är bana 01L. Vid bra väder och vind från nordost används normalt bana 26. Vårt förstaval under dagtid vid nordliga vindar är normalt, om off-peak råder, att landa på bana 01L, medan det vid peak är bana 01R som används för landning. Byten mellan off-peak och peak inträffar normalt någonstans mellan kl 06 och 07. Peak skall normalt alltid hanteras på parallellbanorna. Att byta banmönster under peak är mycket besvärligt och komplicerat och därför något vi p g a flygsäkerhetsskäl undviker i det längsta. Därför börjar vi normalt att landa på bana 01R strax efter kl 06 vid nordliga vindar.

2) Se ovan under ”Justering av SID/STAR”.

Föreningens uppfattning om att det saknas åtgärder som kan minska bullerstörningar från starter på bana 3 (19L)

Det är riktigt att Luftfartsverket lovade att utreda åtgärder som kan minska bullerstörningar från starter på bana 19L. Vi hänvisar här till ”Justering av SID/STAR” enligt ovan.

Vad som kan bli resultatet av mötet mellan Föreningen Väsbybor mot buller och Luftfartsverket den 19 februari, är ännu för tidigt att säga. Luftfartsverket utreder ett antal möjligheter att i möjligaste mån justera eller anpassa SID-mönster för starter bana 19L, se ”Justering av SID/STAR” ovan.

Föreningens menar att norra Sollentuna utsätts för mer buller än nödvändigt

Föreningens skrivelse från den 9 februari innehåller ett förslag att Luftfartsverket tar fram data för perioden mellan den 1 september 2003 och 29 februari 2004 gällande landningar på bana 01R under söndagar samt bananvändning under peak.

Flygvägsuppföljningsprogrammet visar följande statistik under perioden, dock måste reservation göras för utebliven uppdatering av länkning i systemet under hösten 2003.

Antal landningar på 01R vardagar 2003-09-01—2004-02-27

Datum	Antal	Fördelat på antal timmar	Datum	Antal	Fördelat på antal timmar
030901—030905	394	19	031201—031205	125	7
030908—030912	218	11	031208—031212	535	28
030915—030919	358	20	031215—031219	452	25
030922—030926	84	5	031222—031226	180	12
030929—031003	214	11	031229—040102	0	0
031006—031010	546	27	040105—040109	0	0
031013—031017	728	39	040112—040116	237	15
031020—031024	318	20	040119—040123	373	19
031027—031031	21	2	040126—040130	0	0
031103—031107	299	17	040202—040206	217	9
031110—031114	0	0	040209—040213	1374	66
031117—031121	476	23	040216—040220	311	19
031124—031128	189	9	040223—040227	9	1
			Summa	7658	404

Antal landningar 01R under söndagar

Datum	Antal	Datum	Antal
2003-09-07	0	2003-12-07	0
2003-09-14	0	2003-12-14	115
2003-09-21	0	2003-12-21	0
2003-09-28	224	2003-12-28	0
2003-10-05	0	2004-01-04	0
2004-03-12	173	2004-01-11	0
2003-10-19	0	2004-01-18	0
2003-10-26	0	2004-01-25	1
2003-11-02	0	2004-02-01	0
2003-11-09	0	2004-02-08	51
2003-11-16	0	2004-02-15	135
2003-11-23	0	2004-02-22	0
2003-11-30	0	2004-02-29	0
		Summa	699

Enligt statistiken anser vi att vi uppfyller ert krav. Endast vid nordvästliga vindar, banavstängningar eller vid en efterfrågan på fler än 35 rörelser kan det medföra användning av bana 01R utöver föreningens önskemål om tidsbegränsningar.

När det gäller starter från 19L mellan Upplands Väsby och Vallentuna, hänvisar vi till "Nya/justerade SID/STAR" ovan. Att flytta alla starter nattetid till flygvägen mellan Upplands Väsby och Rosersberg, vilket föreningen förespråkar, är både olämpligt och omöjligt med hänsyn tagen till bullerkurvan och det allmänna villkoret.

Föreningens bedömning av Lfv's åtgärder (Lfv's "Stenvändningsprojekt, föreningens skr 2004-02-09)

När det gäller föreningens bedömning av åtgärder anser vi att dessa är till stora delar korrekta. Luftfartsverkets kommentarer beträffande sneda inflygningar, förändrat bananvändningsmönster samt förändrade SID/STAR återfinns i tidigare avsnitt. För övrigt vill Luftfartsverket kommentera följande.

Högre glidbanevinkel

Er bedömning är korrekt. Detta förslag till åtgärd kommer dock inte att genomföras eftersom en högre glidbanevinkel än 3 grader innebär att banan inte kan användas för landning under dåligt väder.

Föreningens förslag till Luftfartsverket, skr 2004-01-12, punkt 6.2

Då de flesta av föreningens förslag eller åsikter kommenterats ovan väljer Luftfartsverket att endast kommentera följande.

Höjd

I detta avseende arbetar vi med att värdera effekterna av CDA kontra höjd anflygningshöjd, framförallt i syfte att förbättra situationen för Upplands Väsby.

Flygvägar, avstånd/sidavstånd

När det gäller den så kallade ”konvergenspunkten” så anser vi att det är en stor spridning på var flygplanen gör sin insväng till bana 01L. När trafiken tillåter leds trafiken in norr om Rotebro mot denna bana. När trafiken ökar medför kravet på ett säkert och välordnat trafikflöde att trafiken sekvenseras och leds in längre söderut och kan då överflyga Rotebro och områden även väl söder om.

När det gäller bana 01R påverkas Rotebro självklart i större omfattning så länge raka inflygningar måste tillämpas. En förändring av SID 19L påverkar situationen positivt för Rotebro, dock möjligtvis med en ny konvergenspunkt någon annanstans.

Med vänlig hälsning

Anders Ledin
Chef Operativa Avdelningen Airside
Stockholm-Arlanda flygplats