

2004-02-09

## Luffartsverkets informationsmöte 20 januari 2004

Kommer åtgärderna som redovisades av Lfv att leda till en minskning av bullerstörningar i norra Sollentuna?

Föreningens anteckningar och grov bedömning (som lekman) av åtgärderna är enligt följande:

### Samtidig användning av parallella rullbanor

#### Föreningens bedömning av åtgärden:

*På kort sikt kan norra Sollentuna få färre överflygningar (men å andra sidan får vi en motsvarande ökning av starter från bana 3 söderut). På lång sikt kan vi få fler överflygningar.*

### Fortsatt arbete med sneda inflygningar

- Lfv jobbar fortfarande med sneda inflygningar mellan Väsby och Vallentuna
- Lfv utvärderar en 15 gradig inflygningsvinkel mot bana 3 (01R) väster om Väsby. Denna flygväg kan dock endast användas under lågtrafik.
- Åhörarna frågade om Lfv istället kan ta en 15 gradig inflygningsvinkel öster om Väsby. Lfv svarade att det är möjligt att göra.

#### Föreningens bedömning av åtgärden:

*En 15 gradig inflygningsvinkel väster om Väsby innebär ingen stor förbättring för norra Sollentuna eftersom Lfv använder bana 1 (01L) redan idag under lågtrafik (som inte stör oss lika mycket som bana 3). En 15 gradig inflygningsvinkel öster om Väsby skulle kunna ge störst förbättring för norra Sollentuna eftersom den kan användas oberoende av parallella inflygningar (under låg och högtrafik). Samtidigt skulle långt färre invånare drabbas av bullerstörningar än idag med rak inflygning.*

### Högre anflygningshöjd (idag 2500 feet)

Flygplanen skulle angöra glidbanan längre söderut än idag. Ett förslag är att angöra punkten närmare centrala Stockholm som motsvarar en höjd på 4000 feet. Ett annat förslag är ännu längre söderut motsvarande en höjd på 5000 feet.

#### Föreningens bedömning av åtgärden:

*Flygplanen i glidbanan bullrar i princip mindre så det ger ett positivt effekt. Men den stora negativa effekten av åtgärden blir att andra områden i Sollentuna (Viby) får 2-3 ggr fler överflygningar. Alla flygplan skulle flyga in rakt från angöringspunkt som blir söder om Viby. Idag ligger punkten över Rotebro. Viby slipper idag alla flygplan som svänger från väster och öster. Netto resultatet av denna åtgärd för norra Sollentuna kan vara negativt.*

### Högre glidbanevinkel (3 grader idag)

Lfv utvärderar en 3,5 eller 4 gradig vinkel.

#### Föreningens bedömning av åtgärden:

*Denna åtgärd skulle ge en positiv effekt för norra Sollentuna men Lfv är inte optimistisk att denna åtgärd är genomförbar. För det första anser Luftfartsinspektionen att "buller" inte utgör skäl att öka glidbanevinkeln. För det andra klarar inte alla flygplanstyper en 3,5 eller 4 gradig vinkel.*

2004-02-09

### **Continuous descent approach (CDA)**

Föreningens bedömning av åtgärden:

*Denna åtgärd ger mer eller mindre samma effekt för oss som högre anflygningshöjd?*

### **Förändrat bananvändningsmönster**

Lfv presenterade inga konkreta förslag på denna åtgärd

Föreningens bedömning av åtgärden:

*Föreningen anser att det finns många åtgärder under denna rubrik som skulle kunna förbättra situationen för norra Sollentuna. De flesta åtgärder som skulle kunna ge oss en kortsiktig förbättring har med bananvändningsmönstret att göra. Tyvärr ansåg Lfv att det inte finns ett stort potential rörande åtgärder inom rubriken förändrat bananvändningsmönster.*

### **Förändrat metodik vid inflygning**

Lfv sa att denna åtgärd redan var täckt under de ovanstående åtgärderna

Föreningens bedömning av åtgärden:

*Effekt för norra Sollentuna täckt under ovanstående åtgärder.*

### **Justering av SID och STAR**

**(SID: Standard instrument departure, STAR: standard instrument arrival)**

Lfv presenterade inga konkreta förslag på denna åtgärd

Föreningens bedömning av åtgärden:

*Effekt för norra Sollentuna okänt eftersom inga konkreta förslag presenterades*

Sammanfattningsvis är det föreningens bedömning att åtgärderna som redovisades av Lfv inte kommer att leda till en kraftig minskning av bullersituationen i norra Sollentuna.