



NACKA TINGSRÄTT
Mark- och miljödomstolen

DOM (DELDOM)
2017-05-17
meddelad i
Nacka strand

Mål nr M 2284-11

SÖKANDE

Swedavia AB, 556797-0818
190 45 Stockholm-Arlanda

Ombud: Bolagsjurist Tomas Fjordevik
Swedavia AB
Box 53
190 45 Stockholm-Arlanda

Ombud: Advokat Malin Wikström
Front Advokater AB
Kungstorget 2
411 17 Göteborg

SAKEN

Ansökan om tillstånd att vid Stockholm Arlanda Airport bedriva flygplatsverksamhet m.m.; nu uppskjutna frågor

AnläggningsID: 831
Koordinater (SWEREF99): N 661 60 00 / E 665 316

DOMSLUT

U1 - Landningsförfarande

Swedavia ska närmare utreda de åtgärder som behövs för att införa ett landningsförfarande där anflygningen sker på lägst 3 000 FT (900 meter) MSL med förändrad glidbanevinkel om bl.a. 3,2° lutning. Utredningen ska bl.a. omfatta system med dubbla ILS och alternativ för PAPI-inställningar, en lösning med nuvarande ILS och i tillägg till den en APV-inflygning samt möjligheter att åtgärda operativa begränsningar.

Konsekvenser ska redovisas för säkerhet och flygkapacitet vid bl.a. olika trafikfall och olika väderförhållanden. Bullerexponeringen ska redovisas för antalet boende samt vård- och utbildningslokaler. Även effekter på ljudnivåer längre ut från

Dok.Id 496168

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 1104 131 26 Nacka strand	Augustendalsvägen 20	08-561 656 30 E-post: mmd.nacka.avdelning3@dom.se www.nackatingsratt.domstol.se	08-561 657 99	måndag – fredag 08:00-16:30

flygplatsen samt bullereffekter för varje rullbana i relation till tätorternas placering inför en eventuell förändring ska redovisas.

Resultat från forskning vid t.ex. KTH bör beaktas liksom uppdaterad information om tekniska lösningar såsom GBAS och APV.

Utredningen ska omfatta nuläge, mellanår samt tillståndsgiven verksamhet. En tidplan för när eventuella åtgärder kan vidtas ska ingå. Utredningen ska ske i samråd med tillsynsmyndigheten. Utredningen och förslag till slutliga villkor ska lämnas in till mark- och miljödomstolen senast tre år efter det att denna dom vunnit laga kraft.

U2 – Alternativ bananvändning

Domstolen avslutar den uppskjutna frågan U2 utan ytterligare åtgärder.

Bullerutbredning

Den provisoriska föreskriften P3 ska inte längre gälla. Domstolen föreskriver följande slutliga villkor.

Villkor 37

Buller från verksamheten får inte överskrida ljudnivån $FBN_{EU} 55 \text{ dB(A)}$ med mer än 3 dB(A) utanför kurvan för grundalternativ 1a som redovisas överst på s. 23 i mark- och miljödomstolens deldom den 27 november 2013. Detta gäller dock inte de gränslinjer för $FBN_{EU} 55 \text{ dB(A)}$ som inte får överskridas enligt villkor 18-21.

Verksamhetens faktiska bullerutbredning ska årligen redovisas till tillsynsmyndigheten.

BAKGRUND

Mark- och miljödomstolen gav i deldom den 27 november 2013 Swedavia AB (Swedavia) tillstånd enligt 9 kap. miljöbalken att

- vid Stockholm Arlanda Airport bedriva flygplatsverksamhet på tre rullbanor i en omfattning av högst 350 000 flygrörelser per år, samt därutöver högst 4 000 helikopterrörelser för s.k. ickekommersiell trafik samt att, vid behov, göra de nybyggnationer samt om- och tillbyggnader som anses nödvändiga för denna verksamhet samt
- operera flygplatsen enligt ett bananvändningsmönster med tillämpning av parallella mixade operationer, d.v.s. simultiga starter och landningar på parallellbanorna (bana 1 och bana 3), då kapaciteten uppgår till 84 flygrörelser per timme eller mer.

Domstolen gav också tillstånd till viss vattenverksamhet samt förenade tillståndet med ett antal slutliga villkor. Domstolen beslutade vidare att skjuta upp frågorna om landningsförfarande (U1) och alternativ bananvändning (U2) för vidare utredning enligt följande.

U1 - Landningsförfarande

Swedavia ska utreda vilka åtgärder som behövs för att införa ett landningsförfarande med förändrad glidbanevinkel och för vilka flygplanstyper detta kan införas. Utredningen bör bl.a. omfatta det fall där anflygningen sker på lägst 3 000 FT (900 meter) MSL till en glidbana med lägst 3,5° lutning. Konsekvenser för flygkapaciteten och ur miljösynpunkt ska redovisas. Vidare ska en tidplan för när eventuella åtgärder kan vidtas ingå. Utredningen ska ske i samråd med tillsynsmyndigheten. Utredningen och förslag till slutliga villkor ska lämnas in till mark- och miljödomstolen senast ett år efter det att denna dom vunnit laga kraft.

U2 - Alternativ bananvändning

Swedavia ska utreda möjligheterna att minska bullerexponeringen över Rosersbergs tätort genom alternativ bananvändning vid såväl segregerad bananvändning som vid parallella mixade operationer. Utredningen ska omfatta en redovisning av påverkan på flygkapacitet och tidplan för när eventuella åtgärder kan vidtas. Bullerexponering för både Rosersberg tätort och Upplands Väsby tätort för flygbullernivåer ska redovisas med avseende på FBN_{EU} 55 och 60 dB(A), maximal ljudnivå 70 och 80 dB(A) minst tre gånger per årsmedeldygn samt maximal ljudnivå 70 och 80 dB(A) minst tre gånger per natt och minst 150 nätter per år. Även antal bullerhändelser över riktvärdena och möjligheten till tysta perioder ska belysas. En jämförelse ska göras mellan nuläge, mellanår och sökt verksamhet.

Utredningen ska ske i samråd med tillsynsmyndigheten. Utredningen och förslag till slutliga villkor ska lämnas in till mark- och miljödomstolen senast ett år efter det att denna dom vunnit laga kraft.

Deldomen överklagades till Mark- och miljööverdomstolen, som meddelade dom den 21 november 2014 (mål nr M 11706-13). I domen ändrades U2 till följande lydelse.

U2 - Swedavia ska utreda möjligheterna att minska bullerexponering över Rosersbergs och Upplands Väsby tätorter genom olika bananvändningsmönster såväl vid segregerad bananvändning som vid parallella mixade operationer. Utredningen ska omfatta en redovisning av påverkan på flygkapaciteten och tidplan för när eventuella åtgärder kan vidtas. Bullerexponering för både Rosersbergs tätort och Upplands Väsby tätort för flygbuller ska redovisas med avseende på FBN_{EU} 55 och 60 dB(A), maximal ljudnivå 70 och 80 dB(A) minst tre gånger per årsmedeldygn samt maximal ljudnivå 70 och 80 dB(A) minst tre gånger per natt och minst 150 nätter per år. Även antal bullerhändelser över riktvärdena och möjligheten till tysta perioder för båda tätorterna ska belysas. En jämförelse ska göras mellan nyttjandegraden i nuläge, under mellanår och vid fullt utnyttjat tillstånd. Utredningen ska även innehålla en beskrivning av vilken bullerexponering som olika bananvändningsmönster kan medföra för kringliggande tätorter, i t.ex. Täby och Vallentuna kommun. Utredningen ska ske i samråd med tillsynsmyndigheten. Utredningen och förslag till slutliga villkor ska lämnas in till mark- och miljödomstolen senast ett år efter det att denna dom har vunnit laga kraft.

Vidare beslutade Mark- och miljööverdomstolen om en provisorisk föreskrift, P3, med följande lydelse.

P3 - Under prövotiden får buller från verksamheten vid högst tre tillfällen per år överskrida ljudnivån FBN_{EU} 55 dB(A) med mer än 3 dB(A) utanför kurvan för grundalternativ 1a som redovisas överst på s. 23 i mark- och miljödomstolens dom. Detta gäller dock inte de gränslinjer för FBN_{EU} 55 dB(A) som inte får överskridas enligt villkor 18-21. Verksamhetens faktiska bullerutbredning ska årligen redovisas till tillsynsmyndigheten.

Mark- och miljööverdomstolens dom överklagades till Högsta domstolen, som den 25 maj 2015 beslutade att inte meddela prövningstillstånd. Därmed vann mark- och miljödomstolens deldom, med Mark- och miljööverdomstolens ändringar, laga kraft. Swedavia har den 25 maj 2016 gett in redovisning av gjorda utredningar enligt U1 och U2.

SWEDAVIAS REDOVISNING

Swedavia har i anslutning till redovisningen av utredningarna anfört följande.

Förslag till slutliga villkor

Swedavia föreslår inget slutligt villkor baserat på den genomförda utredningen avseende U1 - Landningsförfarande. Swedavia föreslår inte heller något slutligt villkor baserat på den genomförda utredningen avseende U2 - Alternativ bananvändning.

U1 - Landningsförfarande

Swedavia har under utredningstiden samrått med tillsynsmyndigheten samt, efter önskemål från tillsynsmyndigheten, även med Sektionen för flygtrafiktjänst vid Transportstyrelsen. Sammanfattningsvis anser Swedavia att det av flera skäl inte är möjligt att i dagsläget ställa krav på en brantare glidbana vid Stockholm Arlanda Airport. Såväl tekniska och operativa förutsättningar som regelverk ställer idag upp hinder för möjligheterna att införa en brantare glidbana. En tillämpning av en brantare glidbanevinkel skulle kräva ett avsteg från gällande regelverk. Swedavias bedömning är att flygplatsen inte skulle få en ansökan om brantare glidbana beviljad av Transportstyrelsen. I beaktande bör också tas den roll som Stockholm Arlanda Airport fyller beträffande tillgängligheten inom och till och från Sverige samt som alternativflygplats vid till exempel sämre väder för ett flertal andra flygplatser i regionen. Det betyder att även för det fall det skulle finnas en möjlighet att få undantag beviljat av Transportstyrelsen, skulle det vara mycket olämpligt att införa en brantare glidbana då det skulle innebära en begränsning av möjligheten att trafikera flygplatsen. Det finns också en osäkerhet om, och i sådant fall vilken, reduktion av ljudnivån som i praktiken kan uppnås vid tillämpning av en brantare glidbanevinkel.

Med beaktande av den teknikutveckling som ändå pågår, särskilt vad gäller mindre höjningar av glidbanan (inom segmentet 3,0° till 3,2°), kommer Swedavia även fortsättningsvis att följa utvecklingen inom området. Brantare glidbana är inkluderad i den handlingsplan för begränsning av bullerexponering över Upplands

Väsby tätort som bifogades ansökan om nytt miljötillstånd, se avsnitt 9.1 i TB del III (senast uppdaterad till version 2.0 den 19 december 2012), och kommer även framgent att vara inkluderad i handlingsplanen. Att frågan om brantare glidbana är inkluderad i handlingsplanen torde vara en rimlig hantering av frågeställningen och innebär att Swedavia kan prioritera sådana aktiviteter i handlingsplanen som bedöms ge bäst resultat vid varje given tidpunkt.

U2 – Alternativ bananvändning

Vid Stockholm Arlanda Airport används i dag 21 olika bananvändningsmönster. I TB del II bilaga 1 – ”Flygvägssystemet” redovisas de 21 bananvändningsmönster som Swedavia sökte tillstånd till. De 21 bananvändningsmönstren som har beskrivits i ansökan har sedan legat till grund för de bullerberäkningar som Swedavia har utfört och de miljökonsekvenser som Swedavia har redovisat. Vilket bananvändningsmönster som används vid varje given tidpunkt beror främst på trafikintensitet, rådande vindar och regleringar i miljötillståndet.

Swedavia har under utredningstiden samrått med tillsynsmyndigheten. Swedavia organiserade den 12 oktober 2015 även en ”workshop” för att inhämta synpunkter från berörda kommuner, föreningar och allmänheten.

Swedavia har utgått från ordalydelsen av U2 samt nedan följande kriterier vid val av vilka alternativ som ska utredas. Alternativ som har föreslagits men som inte uppfyller kriterierna nedan har Swedavia valt att inte utreda vidare.

- i. Alternativet ska ge en bibehållen eller ökad flygsäkerhet.
- ii. Alternativet ska inte begränsa flygplatsens kapacitet, varken momentant eller den tillståndsgivna trafikvolymen.
- iii. Alternativet ska ha stöd i nu gällande regelverk.
- iv. Alternativet ska bygga på teknik som i dag finns tillgänglig för regelmässig operativ drift.
- v. Alternativet ska innebära en annan *bananvändning*, dvs. inte alternativa inflygningsprocedurer.

- vi. Alternativet ska inte kräva ny infrastruktur som till exempel banförlängning eller nya taxi- och eller rullbanor.

Baserat på bland annat samrådet med tillsynsmyndigheten och genomförd workshop har Swedavia utrett följande fem alternativ. Samtliga inkomna förslag och alternativ nedan gäller bananvändningsmönster som avses användas vid nordliga vindar.

- 1a: Omvänt bananvändningsmönster
- 1b: Omvänt mönster i lågtrafik vid nordvästliga vindar
- 1c: Omvänt mönster i kombination med bana 08 för start
- 2: Skifta off-peak-mönstret med peak-mönstret
- 3: Förutsägbar tystnad under helger, maj till september

Samtliga alternativ ovan har jämförts med tillståndsgiven verksamhet för en produktionsvolym om 225 000 flygrörelser (Nuläge), 300 000 flygrörelser (Mellanår) och 350 000 flygrörelser (Full produktion).

Den utredning som Swedavia nu redovisar är tekniskt mycket komplex. Utredningen kan vara svår att ta till sig, men Swedavia har bedömt att denna detaljeringsnivå är nödvändig för att uppfylla U2 och för att inte utelämna nödvändig information.

Sammanfattningsvis förespråkar Swedavia att dagens tillståndsgivna bananvändningsmönster ligger fast. Alla de utredda alternativen ger en ökad operativ komplexitet i jämförelse med dagens tillståndsgivna bananvändningsmönster. En förändrad användning av parallellbanorna ger lättnader ur bullerhänseende för antingen Roserbergs tätort eller Upplands Väsby tätort, men sker på bekostnad av den andra tätorten, dvs. lättnader för Upplands Väsby tätort medför en ökad belastning för Rosersbergs tätort och vice versa. Swedavia anser att de nuvarande tillståndsgivna bananvändningsmönstren medför en så god avvägning som är möjlig att göra mellan Rosersbergs tätort och Upplands Väsby tätort.

Alternativ 1a, det omvända bananvändningsmönstret, skulle ge en ökad bullerexponering av Rosersbergs tätort, en tätort som redan i dag exponeras för generellt högre bullernivåer (FBN och maximala ljudnivåer) än vad Upplands Väsby tätort gör. Swedavia menar att denna slutsats gör sig gällande även vid andra alternativ som omfattar det omvända bananvändningsmönstret (Alternativ 1b och Alternativ 1c ovan), men i mindre omfattning. Dessa kombinationer innebär dessutom en ökad operativ komplexitet, särskilt Alternativ 1c, som ger en mycket komplex situation på marken. Swedavia konstaterar att Alternativ 1c inte kan användas på grund av den komplexitet på marken som skulle uppstå.

Vad gäller Alternativ 2, att skifta off-peak-mönstret med peak-mönstret, skulle detta ur bullerhänseende leda till en lättnad för Roserbergs tätort i nuläget men en ökad bullerexponering för Upplands Väsby tätort i nuläget. I takt med att rörelseantalet stiger, skulle emellertid bullerexponeringen av Rosersbergs tätort öka och bullerexponeringen av Upplands Väsby tätort minska jämfört med tillståndsgivet alternativ.

Alternativ 3, mer förutsägbar tystnad under helger maj till september, fördes fram av Swedavia redan under tillståndsprövningen, men Swedavia fick inget gehör för det under prövningen, varken från närboende, kommuner eller från övriga remissinstanser. Swedavia har dock under utredningens gång uppfattat att det finns ett visst intresse för alternativet. Alternativ 3, mer förutsägbar tystnad under helger maj till september, ger marginella förändringar ur bullerhänseende. En fördel med alternativet är dock att det, även om den totala bullexponeringen påverkas marginellt, i nuläget ger en viss förutsägbarhet för människor boende under inflygningarna till bana 01L och bana 01R. Behovet av banunderhåll med mera och det faktum att banavstängningar sker regelbundet under sommartid, medför att alternativet normalt inte kan tillämpas under hela sommarperioden. I takt med att trafiken ökar och att högre trafikintensiteter uppkommer även under helger i framtiden kan flygplatsen komma att behöva använda sig av det nuvarande

segregerade bananvändningsmönstret och parallella mixade operationer, det vill säga Alternativ 3 går inte längre att tillämpa.

Med stöd av det ovan anförda förordar Swedavia att dagens tillståndsgivna bananvändningsmönster ligger fast.

YTTRANDEN

Mark- och miljödomstolen har genom kungörelse gett berörda möjlighet att lämna synpunkter på Swedavias redovisning.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Havs- och vattenmyndigheten, Solna kommun, SGU, Länsstyrelsen i Uppsala län och Vallentuna kommun har meddelat att de avstår från att yttra sig eller inte har några synpunkter på redovisningen.

De som har yttrat sig har anfört i huvudsak följande.

Naturvårdsverket

Yttrandet begränsas till den uppskjutna frågan U1. Naturvårdsverket anser att provotiden bör förlängas med tre år.

Buller och höga ljudnivåer är ett utbrett miljöhälsoproblem. Det är den störning som berör flest människor i Sverige, både barn och vuxna. Buller påverkar oss på olika sätt och har stor negativ påverkan på vår hälsa och påverkar vår möjlighet till en god livskvalitet. Exempelvis pekar flera studier på att långvarig exponering för flygbuller kan öka risken för hjärt- och kärlsjukdomar. Det är därför mycket viktigt att störningar från flygbuller begränsas så långt som möjligt. Ett sätt att begränsa störningarna är att reglera landningsförändret.

En brantare inflygningsvinkel minskar i teorin bullerpåverkan från ankommande flygplan till en flygplats genom att avståndet mellan bullerkällan och det störda området på marken ökas. Genom att exempelvis flyga in med en vinkel på maximalt

3,5°, i stället för de 3° som gäller idag, kan ljudnivåerna sänkas med 1-2 decibel. Denna till synes marginella sänkning innebär en markant skillnad med avseende på bullerstörningarna. För varje dB starkare buller ökar störningarna med 20 %.

Möjligheten att minska bullerstörningarna genom en brantare inflygningsvinkel är en aktuell och uppmärksammas fråga, där det pågår ett stort utvecklings- och forskningsarbete. Det har t.ex. nyligen presenterats en förstudie ”Slutrapport Förstudie Brantare” vid Centrum för hållbar Flygfart på KTH. Vidare finns och tillämpas brantare inflygningsvinklar vid inflygningar till flygplatser på flera flygplatser i Europa och i andra världsdelar. Där har denna typ av reglering haft positiva resultat avseende flygbullerminskningen.

Swedavia menar att en förändrad inflygningsvinkel kräver en förändring av flygtrafikledningens arbetsmetodik samt att Transportstyrelsen måste medge ett undantag från gällande regelverk. Naturvårdsverket anser inte att dessa omständigheter i sig utgör hinder att undersöka frågan närmare. Vad gäller frågan om arbetsmetodik kan också nämnas att det i en tysk studie konstaterades att en glidbanevinkel på 3,2° inte i normalfallet innebär några operationella eller flygsäkerhetsmässiga begränsningar.

Swedavia menar vidare att en brantare glidbana skulle innebära en begränsning av möjligheten att trafikera flygplatsen. Naturvårdsverket vill här erinra om att de kapacitetsbegränsningar som en förändrad inflygningsvinkel eventuellt skulle kunna medföra utgör försiktighetsmått i syfte att skydda människors hälsa. För att kunna avgöra om ett sådant krav är rimligt eller inte måste det finnas ett underlag som beskriver nyttan av försiktighetsmålet jämfört med kostnaderna för sådana åtgärder. Som angetts ovan menar Naturvårdsverket att en brantare inflygningsvinkel kan ge en stor nytta i form av minskad bullerexponering. Någon kvantifiering av vad ett sådant försiktighetsmått skulle innebära i kostnad (kapacitetsbegränsning) finns emellertid inte.

Naturvårdsverket anser att en djupare analys av denna fråga bör göras än den som nu redovisats. Prövotiden bör därför förlängas med förslagsvis tre år. Utredningen bör inkludera en redovisning av vad det skulle innebära att två ILS-procedurer (Instrument Landing System) för inflygning installeras eller att annan alternativ lösning, typ GBAS (Ground-Based Augmentation System), installeras. Det bör vidare utredas och redovisas vilka eventuella justeringar av flygtrafikledningens och piloternas arbetsmetodik som skulle krävas. I utredningsarbetet bör bl.a. det ovan nämnda KTH-arbetet beaktas.

Länsstyrelsen i Stockholms län

Länsstyrelsen har sammanfattningsvis följande synpunkter med anledning de utredningar, U1 och U2, som Swedavia har redovisat.

- Ett nytt villkor bör föreskrivas med innebörden att bolaget vart femte år ska informera tillsynsmyndigheten om utvecklingen av teknik som möjliggör inflygningsprocedurer med brantare glidbana än 3,0°, förutsättningarna för att använda sådan teknik vid Arlanda flygplats samt hur detta skulle påverka bullersituationen.
- Alternativ 1b, som innebär att bana 01R vid nordvästliga vindar ska användas för landningar vid ca 56 rörelser per timme, bör införas.
- Tystare helger under perioden maj till september bör införas och tillämpas så långt det är möjligt med hänsyn till banavstängningar, flygplatsens kapacitet och flygsäkerheten.
- Slutligt villkor bör ersätta den provisoriska föreskriften P3 och omfatta bullerutbredningen enligt kurva som visar de områden som omfattas av $FBN_{EU} 55$ dBA samt kurva som visar områden som omfattas av maximal ljudnivå över 70 dBA minst tre gånger per årsmedeldygn. Vilka bullerkurvor som ska gälla beror på de ändringar av bananvändningen som blir följden av domstolens dom.

U1

Länsstyrelsen konstaterar att en brantare glidbana om 3,5° teoretiskt kan innebära minskat buller med cirka 2 dBA på marken. Mot den bakgrunden anser

länsstyrelsen att det är viktigt att, såsom bolaget åtagit sig, delta i den fortsatta utvecklingen av möjligheterna att införa brantare glidbana samt de effekter sådan inflygningsprocedur kan få på bullersituationen. Vidare anser länsstyrelsen att bolagets åtagande bör utgöra villkor formulerat i likhet med det som gäller enligt villkor 17, sista stycket, dvs. att tillsynsmyndigheten regelbundet ska informeras om utvecklingen av teknik som möjliggör inflygningsprocedurer med brantare glidbana än 3,0°, förutsättningarna för att använda sådan teknik vid Arlanda flygplats samt effekterna på bullersituationen. Länsstyrelsen anser att det kan vara lämpligt att Swedavia lämnar sådan information vart femte år. Länsstyrelsen får därefter överväga om en omprövning ska inledas.

U2

Utredningen avser möjligheterna att minska bullerexponering över Rosersberg och Upplands Väsby tätorter. Länsstyrelsen konstaterar att den bananvändning som innebär lättnader för den ena tätorten innebär ökad belastning för den andra. Västra Upplands Väsby påverkas dock av inflygningar både till bana 1 och bana 3. Länsstyrelsen anser att den bananvändning som gäller enligt tillståndet innebär en jämnare fördelning av flygrörelserna mellan orterna än de utredda omvända mönstren. Mot den bakgrunden bedömer länsstyrelsen att det inte är rimligt att införa något av de omvända bananvändningsmönstren. Länsstyrelsen bedömer dock att vissa av de utredda ändringarna såsom Alternativ 1b och Alternativ 3 är av intresse.

Enligt ansökan om tillstånd (TB del II s 5) övergår flygplatsen till att använda de två parallellbanorna när trafikintensiteten överstiger 56 rörelser per timme med undantag för nordvästliga vindar, då landningar sker på bana 01R redan vid cirka 36 rörelser per timme. Bolaget har nu utrett ett Alternativ 1b som innebär att bana 01R används endast när efterfrågan överstiger cirka 56 rörelser. Bolaget har bedömt att alternativet är tekniskt genomförbart. Vidare har bolaget bedömt att alternativet påverkar utsläppen till luft i liten omfattning. Ändringen kan dock kräva simulering för att bedöma operationerna på mark. Alternativet uppges inte medföra någon märkbar ändring av bullerutbredningen eftersom nordvästliga vindar är relativt

ovanliga. Klagomål som kommer in till länsstyrelsen visar dock att boende som berörs av inflygningen till bana 01R upplever en störning när banan används redan från 36 rörelser per timme. Länsstyrelsen konstaterar därför att en sådan ändring skulle medföra en tydlighet för boende eftersom banan därmed i huvudsak aldrig skulle användas vid trafikintensitet under cirka 56 rörelser per timme. Sammantaget anser Länsstyrelsen att Alternativ 1b innebär en förbättring och bör införas.

Av utredningen framgår att Alternativ 3 med tystare helger under perioden maj till september inte kommer att påverka den totala bullerbelastningen i tätorterna. Alternativet kommer inte heller att kunna tillämpas fullt ut vid banavstängningar och när trafiken ökat i sådan omfattning att den inte kan hanteras inom ramen för omvänt bananvändningsmönster. Trots nämnda begränsningar bedömer länsstyrelsen att införande av tystare helger är positivt både för Rosersberg och Upplands Väsby tätorter eftersom detta ger en större förutsägbarhet och möjlighet att planera utevistelser under sommarhalvåret. Den effekten kommer dock inte att bli så tydlig i västra Upplands Väsby som ligger mellan parallellbanorna. Banavstängningar sker sommartid och kommer, såsom bolaget anför, att påverka utfallet av tystare helger. Länsstyrelsen bedömer dock att kommande perioder för banavstängning bör kunna bli kortare än de varit under senare år när även ILS bytts ut och trimmats in. Vidare bör bolaget i planeringen av kommande banavstängningar kunna ta hänsyn även till de tystare helgerna. Nödvändiga avsteg från tystare helger bör kunna hanteras genom information till berörda boende. När trafiken under helger ökar och omvänt bananvändningsmönster därför inte kan tillämpas fullt ut anser länsstyrelsen att frågan om tystare helger får övervägas på nytt. Sammantaget anser länsstyrelsen att tystare helger under perioden maj till september ska införas och tillämpas så långt det är möjligt med hänsyn till banavstängningar, flygplatsens kapacitet och flygsäkerheten.

P3

Mark- och miljööverdomstolen har i domen den 21 november 2014, s. 55, anfört att eftersom det inte kan uteslutas att en eventuell kommande reglering av bananvändningen skulle kunna påverka kurvornas dragning bör dock bullerkurvan för

FBN_{EU}-nivån nu regleras i en provisorisk föreskrift istället för i ett slutligt villkor. Länsstyrelsen bedömer att domstolen därvid ansåg att ett slutligt villkor skulle kunna omfatta flera bullerkurvor. Länsstyrelsen anser att det nu bör föreskrivas ett slutligt villkor som reglerar vilka kurvor som ska begränsa bullerutbredningen från verksamheten. Länsstyrelsen anser att, förutom den kurva som visar de områden som omfattas av FBN_{EU} 55 dBA, bör den bullerkurva föreskrivas som visar områden som omfattas av maximala ljudnivåer över 70 dBA minst tre gånger per årsmedeldygn. De ändringar av bananvändningen som länsstyrelsen föreslår kommer knappast att påverka bullerkurvorna enligt grundalternativet la. Om domstolen beslutar om andra ändringar i bananvändningsmönstret kan dock nya bullerkurvor behöva tas fram.

Upplands Väsby kommun

Sammanfattning

Det uppskjutna villkoret U2 är av mycket stor betydelse för Upplands Väsby kommun. Även U1 kan vara av betydelse. Upplands Väsby kommun har deltagit aktivt i de möten som Swedavia har hållit om U2 och har skriftligen och muntligen framfört invändningar mot Swedavias avgränsningar m.m. Kommunen har även framhållit vilka alternativ bolaget bör ha med i sin redovisning. Upplands Väsby tätort är den tätort som är hårdast drabbad av buller från Arlanda flygplats. Bullervärdena i Rosersberg är visserligen något högre, men antalet invånare i Upplands Väsby tätort är drygt 37 000 mot cirka 1 700 i Rosersberg. Upplands Väsby kommun har skyddet av den egna tätorten som utgångspunkt. Flera alternativ skulle dock även vara bra för Rosersberg. Inga andra tätorter synes beröras.

Upplands Väsby kommun vill betona att Arlanda flygplats lokalisering gör att *alla* inflygningar till bana 01R och 01L sker över kommunen och berör dess invånare. Det gäller även den kurvade inflygningen till bana 01R. Kommunens inställning är att Upplands Väsby tätort ska undvikas vid inflygningar om det inte finns särskilda hinder däremot (enligt villkor 10) och att en brantare glidbana bör användas där så är lämpligt. Utmaningen är att formulera villkor som möjliggör bullerbegränsning

och utveckling för Upplands Väsby tätort. Alternativ bananvändning samt brantare glidbana skulle kunna bidra till detta. Villkor behöver ha som utgångspunkt att bananvändningen ska begränsa bullerstörningarna för så många som möjligt. Bananvändningen kan framöver förändras om, och i så fall när, trafikutvecklingen förändras på sätt som påverkar bullerbelastningen. Det finns ingen anledning till att underlåta att införa något som nu och ett antal år framöver ger en positiv effekt även om en framtida trafikexpansion eventuellt skulle minska effekten.

Kommunen kan konstatera att Swedavia under U2 har utrett de tre alternativen ”Omvänt bananvändningsmönster”, ”Skifta off-peak-mönstret med peak-mönstret” och ”Förutsägbar tystnad” och i samtliga fall kommit fram till att inga nya villkor behövs. Upplands Väsby kommun har en annan uppfattning. Villkor behövs för att tydliggöra vad Swedavia ska göra för att undvika att bullerstöra Upplands Väsby tätort mer än vad som är absolut nödvändigt. Upplands Väsby kommun anser att det är anmärkningsvärt att Swedavia inte har gjort någon beräkning av buller som utgår från användandet av den befintliga proceduren med kurvad inflygning till bana 01R i lågtrafik. Det är ett förfarande som skulle innebära lättnader för Upplands Väsby och för Rosersberg. Kommunen konstaterar även att Swedavia valt att inte gå vidare med de alternativ som innebär att bana 08 används för start, vare sig alternativet där bana 08 är den primära startbanan eller då bana 08 används i högtrafik för att avveckla antingen trafik som ska flyga österut eller för att avveckla lågfartstrafik. Kommunen anser att även de alternativen borde ha utretts vidare.

Swedavia har redovisat att bolaget inte har utrett inflygningsprocedurer, och därmed bananvändningsmönster, som kan komma som en följd av regelverksförändringar. Kommunen anser att detta bör göras, inte minst mot bakgrund av att arbeten med regelverksförändringar ständigt pågår inom ICAO. Det innebär att inflygningsprocedurer som undviker Upplands Väsby tätort med all sannolikhet implementeras i ICAO:s regelverk inom den tidsperiod som tillståndet beräknas vara i kraft, dvs. fram till år 2038. När sådana procedurer tas fram är det inte rimligt att deras införande skulle kunna hindras av att Swedavia inte har valt ett visst bananvändningsmönster.

Kommunen anser härutöver att de avgränsningar ("kriterier") som Swedavia har gjort avseende U2 inte är förenliga med villkoret. Konsekvensen av detta bör vara att bolaget får göra om arbetet och inkomma med en kompletterad redovisning till mark- och miljödomstolen. Redovisningen sker ju då inte inom rätt tid, men Upplands Väsby kommun menar att de uppskjutna frågorna är så viktiga för kommunen, och för andra, att Swedavia skulle kunna medges ytterligare tid.

U1 - Landningsförfarande

Upplands Väsby kommun menar att det skulle kunna vara möjligt att ställa krav på en brantare glidbana och att införa villkor om detta i tillståndet. Tid för fullt genomförande skulle kunna sättas till 2-3 år, för att ge aktörerna tid att anpassa sig. Kommunen anser inte att det är tillräckligt att frågan om brantare glidbana är inkluderad i flygplatsens handlingsplan för begränsning av bullerexponering över Upplands Väsby tätort eftersom det är stor sannolikhet för att Swedavias prioriteringar inte sammanfaller med kommunens. En handlingsplan medför heller inget krav på Swedavia att faktiskt genomföra åtgärder. Kommunen anser att det i dagsläget huvudsakligen är vid landning på bana 01R som en inflygning med brantare glidbanevinkel är relevant. En brantare glidbanevinkel vid landning på bana 01L skulle sannolikt kunna påverka Rosersberg positivt, även om de positiva effekterna av en sådan inflygning av geometriska skäl troligen skulle bli mindre än för Upplands Väsby eller exempelvis norra Sollentuna.

Baserat på vad Swedavia redovisar i sin utredning menar Upplands Väsby kommun att det tycks finnas två lämpliga och sannolikt genomförbara lösningar för bana 01R. Det ena alternativet är två av varandra oberoende ILS-system. Det andra alternativet är en lösning med nuvarande ILS och i tillägg till den en APV-inflygning (APproach with Vertical guidance, eller på svenska Inflygning med vertikalt glidbanestöd). I det första fallet skulle nuvarande ILS CAT III användas för glidbanevinkeln på 3,0° och en ny ILS CAT I skulle användas för den brantare glidbanevinkeln. I det andra fallet skulle befintlig ILS behållas för glidbanevinkeln 3,0° och en ny APV-procedur skapas för den brantare inflygningen.

Baserat på positiva resultat både från implementering i daglig drift i Frankfurt och från försök vid Londons flygplats Heathrow måste det anses vara rimligt att en lösning med en inflygning med en inflygningsvinkel om åtminstone 3,2° införs som ett komplement till nuvarande inflygningar. I den mån det krävs kompletterande utredning bör Swedavia åläggas att presentera sådan. Både lösningen med två ILS-system och lösningen med en ILS och en APV är möjliga. Upplands Väsby kommun förordar dock att lösningen med en ILS och en APV införs på Arlanda eftersom den torde vara enklare och billigare att genomföra samt lättare att modifiera i framtiden. Den inkluderar minimalt med markinfrastruktur till skillnad från lösningen med två ILS-system. Lösningen ifråga ger också möjligheten att två olika glidbanevinklar används samtidigt av två olika flygplan.

U2 – Alternativ bananvändning

Villkoret är inte begränsat till de olika bananvändningsalternativ som Swedavia har sökt tillstånd till eller tagit med i underlaget till ansökan. Kommunen kan konstatera att Swedavia under U2 har utrett de tre alternativen ”Omvänt bananvändningsmönster”, ”Skifta off-peak-mönstret med peak-mönstret” och ”Förutsägbar tystnad” och i samtliga fall kommit fram till att inga nya villkor behövs. Upplands Väsby kommun har en annan uppfattning. Villkor behövs för att tydliggöra vad Swedavia ska göra för att undvika att bullerstöra Upplands Väsby tätort mer än vad som är absolut nödvändigt. Detta förutsätter ytterligare bananvändningsalternativ.

Upplands Väsby kommun anser att det är anmärkningsvärt att Swedavia inte har gjort någon utredning som utgår från användandet av den befintliga proceduren med kurvad inflygning till bana 01R i lågtrafik. Det är ett förfarande som skulle innebära lättnader för Upplands Väsby och för Rosersberg och som har diskuterats under hela prövningsprocessen.

Upplands Väsby kommun har fört fram följande synpunkter till Swedavia:

- Endast om kapacitet eller flygsäkerhet kräver det så ska kombinationen 01L/01R användas för start/landning. Vid nordliga och nordöstliga vindar ska bana 08 användas för start och bana 01L

för landning. Logistiska problem på marken såsom nyttjande av taxivägar kan inte anses vara ett hinder för detta.

- Om kapacitetsbrist för startande flygplan uppstår vid nordliga vindar ska möjligheten till landning på 01L och samtidiga starter på banorna 01R och 08 utredas.
- Villkor 10 gäller. Alla inflygningsprocedurer, och därmed bananvändningsmönster, som innebär överflygning av Upplands Väsby tätort ska undvikas. Åtminstone upp till 74 rörelser per timme eftersom det av Swedavia beskrivna ”omvänt bananvändningsmönster”, dvs. start 01R och landning 01L, då kan användas.
- Eftersom utredningen enligt U2 ska beskriva både nuläge, mellanår och fullt utnyttjande, så måste utredningen även omfatta inflygningsprocedurer som inte tillämpas idag. Exempelvis kurvade eller icke-raka inflygningar. Detta blir speciellt viktigt när antingen endast 01R används för landning eller vid det antal rörelser då ansökan förutsätter parallella mixade operationer under delar av dygnet.

Kommunen har förståelse för att utveckling av mindre bullrande bananvändningsmönster kan komma att kräva tid. Risken är stor att om olika bananvändningsmönster tas fram i hast, så kan det vara kontraproduktivt för alla parter. Kommunen anser därför att det är önskvärt att Swedavia verkar för att utverka ytterligare tid för utredningen.

Swedavia har anfört att bananvändningsmönstret med landning på bana 01L och start på bana 08 förvisso har en teoretisk kapacitet på 84 rörelser per timme, men på grund av komplexitet på taxibanansystemet så begränsas kapaciteten till cirka 56 rörelser per timme. Kommunen menar att högre kapacitet bör vara möjlig, exempelvis om flygplan som ska starta bana 08 köas upp österut på taxibana X från W till ZP istället för att som idag låta köer växa västerut och därmed störa ankommande trafik från bana 01L. Om så erfordras för att lösa driften har flygplatsen också möjlighet och tillstånd att komplettera med ytterligare taxibanor.

Swedavia beskriver i sin utredning hur schemalagt banunderhåll utförs fasta veckodagar. I dagsläget har Upplands Väsby tätort kommit att överflygas av landningar till bana 01R under stora delar av dagen då underhåll utförts på andra banor med följd att bana 01R används för landning. Detta trots att underhållet endast utförts under en kort del av respektive veckodag. Kommunen anser därför att det bör föreskrivas att det underhåll av rullbanor och angränsande taxivägar som sker veckovis, endast utförs då bananvändningsmönster som undviker Upplands Väsby tätort kan användas. Detta kommer förvisso ställa något högre krav på flexibilitet hos Swedavia och möjligen att underhåll som idag utförs dagtid måste ske nattetid eller tidig morgon. Åtgärden måste ändå anses vara väl avvägd i förhållande till den bullerreducerande nyttan. I vart fall bör det klarläggas att Swedavia inte får ändra bananvändning, eller dröja med återgång till gängse bananvändning, till nackdel för Upplands Väsby tätort utöver vad som är konstaterat nödvändigt för sagda banunderhåll.

Upplands Väsby kommun vill också att de slutliga villkor som U2 leder till ska definiera vad högtrafik ("högre trafikintensitet") innebär i minsta antal rörelser per timme. Frågan om högtrafik är direkt sammanlänkad med bananvändningen och därmed bullerexponeringen över bland annat Upplands Väsby tätort. Högtrafik behöver definieras för att ge Swedavia vissa ramar för bananvändningen. Tillkommande villkor om bananvändning riskerar i annat fall att inte innebära någon förbättring för Upplands Väsby tätort vad avser bullerexponering utan skulle t.o.m. kunna innebära en försämring. En viktig fråga i sammanhanget är om Swedavia, som bolaget självt anser, fritt kan avgöra om en trafikintensitet är högtrafik eller om det skulle innebära en överträdelse av villkor att landa på exempelvis bana 01R i nordliga vindar om trafikintensiteten understiger 56 rörelser/timme. Upplands Väsby kommun menar att Swedavia inte har den rätten. Swedavias inställning strider mot vad bolaget har uppgett vid tillståndsprovningen och därmed mot det allmänna villkoret.

Upplands Väsby kommun har gett in rapport från försök vid Heathrow m.m.

Sigtuna kommun*Sammanfattning*

Utredningsvillkor U1

- Sigtuna kommun delar Swedavias bedömning att ett villkor som ställer krav på en brantare glidbanevinkel än 3° inte bör meddelas av domstolen.

Utredningsvillkor U2

- 1a: Omvänt bananvändningsmönster
 - Sigtuna kommun accepterar inte det bananvändningsmönstret
- 1b: Omvänt mönster i lågtrafik vid nordvästliga vindar
 - Sigtuna kommun accepterar inte det bananvändningsmönstret
- 1c: Omvänt mönster i kombination med bana 08 för start
 - Sigtuna kommun accepterar inte det bananvändningsmönstret
- 2: Skifta off-peak-mönstret med peak-mönstret
 - Sigtuna kommun anser inte att off-peak-mönstret ska skiftas med peakmönstret
- 3: Förutsägbar tystnad under helger, maj till september
 - Sigtuna kommun anser att förutsägbar tystnad ska tillämpas under helger, maj till september

Utredningsvillkor U1

Sigtuna kommun delar Swedavias bedömning att ett villkor som ställer krav på en brantare glidbanevinkel än 3° inte bör meddelas av domstolen. Den teoretiska bullerreduktionen på 2 dB(A), som i praktiken riskerar bli mindre än så, motiverar inte att tillgängligheten till Arlanda flygplats riskerar att minska. Den viktigaste åtgärden för att minska buller för invånarna är att bananvändningen utformas så att bullret fördelas rättvist mellan olika samhällen runt omkring flygplatsen. Det är dock viktigt att Swedavia fortsätter att vara aktiva i den teknikutveckling som pågår för att kunna höja glidbanevinkeln, utan att det regleras i ett villkor.

Utredningsvillkor U2

Omvänt bananvändningsmönster: Alternativ 1a, 1b och 1c innebär att landningar flyttas över från bana 01R till 01L och att bullerexponeringen över Rosersberg, som är det mest bullerutsatta samhället, ökar ännu mer. Enligt Swedavias beräkningar skulle ca 90 % av landningarna söderifrån enligt alternativ 1a ske på bana 01 L och endast 10 % på 01R. Det innebär att Roserberg tättort får 90 % av bullerhändelserna av landningarna söderifrån, medan Upplands Väsby tättort bara får 10 %. Detta samtidigt som bullernivåerna över Rosersbergs tättort är betydligt högre än över Upplands Väsby tättort. Samhällets riktvärden för den maximala ljudnivån som inte bör överskridas (70 dB(A)), överskrids i Rosersbergs tättort vid samtliga landningar som sker till bana 01L. Det omvända bananvändningsmönstret är inte acceptabelt för kommunen. Sigtuna kommun har hela tiden i tillståndsprocessen drivit frågan att bullret ska fördelas rättvist. I dessa alternativ skulle Rosersberg få ta en oacceptabelt stor del av flygbullret.

Skifta off-peak-mönstret med peak-mönstret: Av Swedavias utredning framgår att det som är avgörande för hur bullret fördelas mellan Rosersbergs tättort och Upplands Väsby tättort är i vilka proportioner som peak/offpeak-mönstret används. Det är i sin tur beroende av hur många flygplansrörelser som förekommer på Arlanda. Kommunen bedömer inte att alternativet att skifta off-peak-mönstret med peak-mönstret kommer att ge den förutsägbara tystnaden som representanter för de boende i Rosersberg lyft fram som mycket viktig. Det bör också betonas att om man skiftar off-peak-mönstret med peak-mönstret så kommer Råbergsskolan att drabbas av en ökad trafik under peak-perioderna. Detta skulle vara problematiskt, särskilt under morgon/förmiddags-peaken när barnen är i skolan.

Förutsägbar tystnad under helger, maj till september: Kommunen anser att det är av största vikt att man gör så mycket som möjligt för att åstadkomma längre perioder av tystnad för de boende i Rosersberg. Tystare helger sommartid är ett bra steg på vägen. Det innebär att man varannan helg skulle landa på bana 01R och varannan helg landa på bana 01L. Kommunen är medveten om att det pga. banavstängningar inte kan tillämpas under hela perioden maj-september. Att det sker

banavstängningar under t.ex. juli månad hindrar inte att man kan tillämpa förutsägbar tystnad under helgerna maj-juni och augusti-september. Kommunen anser därför att alternativ 3 med tystare helger ska införas.

Sollentuna kommun

Sollentuna kommun ställer sig bakom de av Upplands Väsby kommun anförda synpunkterna i ärendet.

Föreningen Väsbybor mot flygbuller

U1 - Landningsförfarande

Föreningen anser att utförd utredning i stort ger en korrekt och god bild av problematiken kring att införa brantare glidbana. Föreningen konstaterar att den marginellt minskade bullerbelastningen med en brantare glidbana (3,5°) inte motiverar de insatser som måste vidtas.

U2- Alternativ bananvändning

U2 efterlyser flygmönster som har möjlighet att minska bullerexponering *både* i Rosersberg *och* i Upplands Väsby. Föreningen konstaterar, liksom även Swedavia, att utredningen endast behandlar mönster som *antingen* undviker Rosersberg *eller* Upplands Väsby. Det som har utretts är sålunda inte relevant för U2. Även i övrigt är utredningen för snävt avgränsad och bristfällig i flera avseenden. Föreningen konstaterar att Swedavia inte har fullgjort utredningsuppdrag U2 enligt den beskrivning som finns i Mark- och miljööverdomstolens dom. Föreningen yrkar med anledning därav att utredningen ska underkännas och att utredningsuppdrag U2 inte ska anses fullgjort, att mark- och miljödomstolen i syfte att minska bullerstörningar över Rosersberg (Upplands Väsby tätort ska ha skydd genom villkor 10) ska förelägga Swedavia att från den 1 juni 2017 för härför godkända flygplan bruka icke-raka inflygningar till bana 01R vid mindre än 36 rörelser per timme i bra väder (5 km/1000 fot) och nordliga vindar, att från den 1 januari 2018 göra inflygningarna obligatoriska för all flygtrafik på Arlanda flygplats och när det är möjligt ska proceduren användas även dag- och kvällstid vid högre rörelsetal

samt att flygmönstret icke-rak inflygning bana 01R och start bana 01L godkänns och införs bland tillgängliga flygmönster.

Gällande tillstånd för Arlanda flygplats har fastställt att samtidiga parallella inflygningar får ske från 84 rörelser per timme. På liknande sätt kan ett tillägg till villkor 10 införas, för att tydliggöra villkorets innehåll, där det fastställs från vilket rörelsetal överflygningar av Upplands Väsby tätort kan få ske om inget annat är möjligt. Föreningen yrkar att mark- och miljödomstolen inför ett villkor som säger

- att överflygningar av Upplands Väsby tätort inte får ske vid lägre trafikmängd än 84 rörelser per timme,
- att undantag kan medges då kravet kan visas inte vara möjligt att efterkomma, till att kapacitetssiffran ändras till som lägst 74 rörelser per timme och det så länge som andra villkor inte motsäger detta.

Luftfartsverket

Luftfartsverket (LFV) är bl.a. leverantör av flygtrafikledningstjänsten på Stockholm Arlanda Airport. Experter från LFV har också varit anlitade i Swedavias utredningsarbete avseende U1 och U2. LFV har inget att anföra i sak. LFV är dock en av de organisationer som kan komma att påverkas av eventuella förändringar. Därför vill LFV belysa hur delar av luftrummet och flygtrafiktjänsten regleras i Sverige.

Förordningen (2010:184) med instruktion för Luftfartsverket beskriver att LFV:s huvuduppgift är att tillhandahålla en säker, effektiv och miljöanpassad flygtrafiktjänst. LFV är en certifierad leverantör av flygtrafiktjänster enligt gällande EU-lagstiftning. Luftrummet är indelat i olika områden. I det övre luftrummet (CTA) har LFV ensamrätt att utöva flygtrafikledningstjänst. I det lägre luftrummet (TMA och CTR) är luftrummet delvis konkurrensutsatt avseende flygtrafikledningstjänster. TMA kan delas av ett antal flygplatser (så kallade samfällida TMA) vilket gäller för exempelvis Stockholm TMA. LFV är dock utsedd leverantör för de statliga flygplatserna (Swedavia). Trafikflödena i de olika delarna påverkar varandra och en åtgärd eller förändring i en del luftrummet kan skapa

konsekvenser för flygtrafikledningstjänstens hantering av trafiken i andra delar av luftrummet. Oavsett var en förändring sker i Stockholmsområdet kommer LFV alltid att påverkas eftersom LFV är leverantör av flygtrafikledningstjänst i både det övre och det undre luftrummet.

Genomförandeförordning (EU) nr 1035/2011 beskriver generella flygsäkerhetskrav på certifierad leverantör av flygtrafiktjänster. Det innefattar bland annat att

- leverantörer av flygtrafikledningstjänster ska tillhandahålla ett flygsäkerhetsstyrningssystem som är integrerat i tjänsteverksamheten
- det övergripande målet för flygsäkerhetsarbetet när det gäller tillhandahållande av flygtrafikledningstjänsterna ska vara att så långt det är praktiskt genomförbart minimera tjänsternas bidrag till risken för att ett haveri med luftfartyg inträffar
- uppnåendet av tillfredsställande säkerhet för flygtrafikledningstjänsterna ska ha högsta prioritet.

Vidare anger förordningen att leverantörer av flygtrafikledningstjänster ska, inom ramen för flygsäkerhetsstyrningssystemet, se till att kartläggning av riskkällor, riskbedömning och riskreducering systematiskt görs vid *varje ändring* som berör delar av det funktionella systemet för flygledningstjänster och stödarrangemang som står under leverantörernas kontroll.

Om inte säkerhetsmål och säkerhetskrav är uppfyllda kan inte LFV ta en förändring i drift. Prövning kan också vara aktuell enligt TSFS 2015:1, Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd om användning och utformning av luftrum och flygprocedurer. LFV vill med detta yttrande peka på LFVs roll och den komplexitet som inryms i förändringar av exempelvis trafikflöden och procedurer.

Transportstyrelsen

U1 - Landningsförfarande

Transportstyrelsen tillstyrker Swedavias förslag att inget slutligt villkor bör meddelas avseende U1 - Landningsförfarande. Swedavia har, efter önskemål från

tillsynsmyndigheten, samrått med Transportstyrelsen i denna fråga under utredningens gång. Transportstyrelsen anser det vara olämpligt att i ett miljötillstånd meddela villkor för verksamheten vid en flygplats som specificerar lutning på glidbanan, då detta är en åtgärd som kräver tillstånd från Transportstyrelsen för att kunna realiseras. Vid en bedömning om huruvida en brantare glidbana kan tillåtas utgår Transportstyrelsen enbart från gällande luftfartsregelverk och är inte bundet av eventuella tillståndsvillkor meddelade flygplatsen med stöd av miljöbalken. Transportstyrelsen ser dock positivt på att Swedavia, som en del av sin handlingsplan mot minskat buller, fortsätter att följa utvecklingen inom området.

Utredningsvillkor U1 anger att Swedavia ska undersöka möjligheten att införa en glidbana med *lägst* 3,5° lutning. Enligt ICAO:s regelverk får inte glidbanevinkel *över* 3,5° införas av bullerskäl utan enbart då terrängen kräver detta. Något undantag från denna regel av miljöskäl skulle inte kunna medges av Transportstyrelsen, eftersom Sverige då skulle bryta mot sina internationella åtaganden. Följaktligen är då endast alternativet 3,5° en juridiskt tänkbar lösning. Det finns ett flertal faktiska omständigheter som försvårar ett genomförande av denna åtgärd. Med anledning av bl.a. ökade säkerhetsrisker, tekniska begränsningar på flygplanen samt den begränsade tillgänglighet till flygplatsen som skulle bli följden av en nedklassning till CAT I, är det Transportstyrelsens preliminära bedömning att tillstånd sannolikt inte skulle ges till en höjning av glidbanan till 3,5° på någon av Arlandas rullbanor.

Transportstyrelsen anser vidare att det finns skäl att ifrågasätta utgångspunkten att åtgärden att höja glidbanevinkeln per automatik skulle ge de bullerbesparingar som önskas. Detta då det även finns uppgifter som pekar på att både bullret och utsläppen till luft istället riskerar att öka med en sådan åtgärd, då flygplan exempelvis kan tvingas läggas i holding i väntan på att få landa. Transportstyrelsen anser även att den negativa inverkan på både säkerheten och tillgängligheten som införandet av en brantare glidbanevinkel skulle medföra, inte är i linje med de transportpolitiska målen avseende säkerhet och tillgänglighet.

U2 - Alternativ bananvändning

Transportstyrelsen delar Swedavias uppfattning att de 21 bananvändningsmönster som finns vid Arlanda idag bör ligga fast. Dessa medger en god avvägning avseende bullerexponeringen över Rosersbergs tätort och Upplands Väsby tätort. Transportstyrelsen ser dock positivt på den alternativa lösningen om mer förutsägbar tystnad, dvs. att under ett antal sommarveckor dirigera trafiken varannan helg över Rosersberg respektive över Upplands Väsby, då detta alternativ enligt Swedavia skulle ge en marginell förändring av bullernivåerna i dessa båda tätorter. Denna lösning bygger dock på att de berörda kommunerna accepterar att dela på trafiken på detta sätt för att få en mer förutsägbar bullersituation under sommaren.

Trafikverket*U1*

Arlanda är den enda flygplatsen i landet som kan erbjuda både CAT II och CAT III förutom Göteborg/Landvetter. Omdirigering sker från många andra flygplatser till Arlanda vid dåligt väder. Arlanda kommer sällan i situationen att det inte är möjligt att landa p.g.a. dålig sikt. En brantare glidbanevinkel än 3° gör att CAT II och CAT III omöjliggörs. Detta skulle få mycket stora konsekvenser för tillgängligheten. En glidbanevinkel på 3° är standard i världen och grundläggande för regelverket för procedurkonstruktion. Regelverket säger också att undantag endast kan göras av hinderskäl och inte av bullerskäl. En bedömning av den bullerbegränsning som kan erhållas genom en brantare vinkel visar en marginell skillnad i FBN-nivå i förhållande till 3°. Konsekvensen blir högre nivåer av luftförorening p.g.a. det ökade gaspådraget som krävs. Mot bakgrund av ovanstående ser inte Trafikverket att en brantare glidbanevinkel än 3° kan eller ska tillämpas på Stockholm Arlanda Airport.

U2

Det är relativt få boende, ca 2 300, som idag berörs av bullernivåer över FBN 55 dBA. Vid trafikvolymen 350 000 rörelser stiger antalet till ca 3 000 personer

(tillståndsgivet alternativ). Flertalet bor i Sigtuna kommun. Som jämförelse kan nämnas Bromma flygplats som har över 30 000 boende inom 55-kurvan (baserat på prognosår 2038). Rosersberg är den ort som är mest bullerbelastad idag, den ligger inom maxbullerkurvan FBN 70 dBA. Denna kurva berör Upplands Väsby i ett mycket begränsat område. De alternativ som har utretts och som innebär lättnader för den ena tätorten, innebär en ökad belastning på den andra. Stora nackdelar med ett omvänt bananvändningsmönster är att det ger en minskad kapacitet samt en ökad operativ komplexitet. Mot bakgrund av ovanstående är Trafikverkets uppfattning att nuvarande bananvändningsmönster inte ska förändras.

Magnus Melin

Han bor i Rotebro i norra Sollentuna och var part i Mark- och miljööverdomstolens mål nr M 11706-13.

Mark- och miljööverdomstolens dom måste förstås som att rak inflygning till bana 01R ska undvikas och endast får ske om kapaciteten eller flygsäkerheten kräver det. Med andra ord ska andra alternativ användas i första hand. Detta kan efterkommas på två olika sätt.

1. En ändrad bananvändning där bana 01L hanterar högtrafiken och bana 01R, men med kurvad inflygning, hanterar lågtrafiken.
2. En ordning där bana 01L används upp till sitt kapacitetstak innan parallella operationer får användas, dvs. Alternativ 1a enligt Swedavias förslag.

En minskning av bullerexponeringen över *både* Rosersberg och Upplands Väsby torde bara kunna uppnås om s.k. kurvade inflygningar införs. I annat fall medför en förbättring för Rosersberg antagligen en försämring för Upplands Väsby, och vice versa.

Om domstolen skulle behöva göra en avvägning mellan Rosersbergs och Upplands Väsby intressen, finns det flera goda skäl till att en sådan avvägning bör ske till fördel för Upplands Väsby med omnejd. Skälen är i huvudsak följande.

1. Ur nationalekonomisk synvinkel är det irrationellt att sprida bullret mellan flera orter. Buller bör tvärtom koncentreras på så liten yta som möjligt.
2. Bana 1 har funnits sedan 1950-talet. Det innebär att i princip alla i Rosersberg har valt att bosätta sig där med full vetskap om bullret. Bullret har också avspeglats i de bostadspriser man har betalat. För Upplands Väsby och Rotebro förhåller det sig däremot annorlunda. Bana 3 togs i drift först 2003, vilket innebär att ett stort antal av invånarna inte har valt att flytta till en bullerexponerad ort och att bullret inte har varit internaliserat i bostadspriserna.
3. Regeringen, Koncessionsnämnden för miljöskydd och flera domstolar har tydligt uttryckt att överflygningar över Upplands Väsby ska undvikas.
4. Det finns väsentligt fler bostäder och invånare i Upplands Väsby-regionen än i Rosersberg. Enligt uppgift har Rosersberg omkring 5 000 invånare medan Upplands Väsby har omkring 20 000. Till detta kommer att bana 01R även i hög grad påverkar Rotebro i norra Sollentuna med omkring 10 000 invånare. Även stora delar av Viby i norra Sollentuna påverkas av bana 01R. Sollentuna kommun planerar dessutom för en större expansion av Rotebro med 4 000 nya bostäder.

Mark- och miljööverdomstolens dom har inte inneburit att trafiken över Rotebro och Upplands Väsby har minskat. Tvärtom har den ökat väsentligt. Enligt tillståndet ska bana 01R normalt användas vid högrafik. Swedavia tolkar emellertid domen som att det inte längre finns någon definition av vad som utgör högrafik. Högrafik råder, menar Swedavia, när Swedavia anser att högrafik råder. Det säger sig självt att med en sådan ordning blir begreppen hög- och lågrafik, och den bananvändning som är knuten till dessa begrepp, renons på innehåll. Alla hänvisningar till vad som ska gälla vid hög- respektive lågrafik blir godtyckliga om det inte finns någon definition av dessa begrepp. Det angivna innebär även att de bullerberäkningar och prognoser som Swedavia gett in i målet blir vilseledande.

Tidigare användes bana 01R när trafikintensiteten översteg omkring 56 rörelser i timmen vid nordöstliga vindar. Numera används den vid betydligt lägre intensiteter,

redan från omkring 30 rörelser. Mätt som antal timmar innebär det att bana 01R tidigare användes omkring sex timmar om dagen vid nordöstliga vindar. Numera används den nästan tolv timmar, från omkring kl. 06.45 till omkring kl. 21.30. Även vid nordvästliga vindar har trafiken till 01R ökat något.

Flygtrafiken förväntas öka framöver. Som Swedavia självt påpekar i utredningen kommer detta att innebära en minskning av trafiken till bana 01L och en motsvarande ökning av trafiken till bana 01R. Det innebär en utveckling som går stick i stäv med intentionen att undvika inflygningar över Upplands Väsby.

Magnus Melin har gett in statistik över banval och trafikintensitet m.m.

BEMÖTANDE

Swedavia har bemött inkomna yttranden i huvudsak enligt följande.

U1 - Landningsförfarande

Swedavia motsätter sig att prøvotidsutredningen förlängs.

Vad gäller minskad bullerexponering anför Naturvårdsverket att en brantare inflygningsvinkel kan ge ”stor nytta i form av minskad bullerexponering” och att för varje dB starkare buller ökar störningarna med 20 %. Swedavia vill påpeka att Naturvårdsverkets påståenden inte är korrekta. Swedavia anser inte att den schablonartade och grovt förenklade tumregeln för vägtrafik kan tillämpas för att bedöma effekterna av flygbuller. Det ska också noteras att det finns en stor osäkerhet beträffande vilken reduktion av ljudnivån som i praktiken kan uppnås vid tillämpning av en brantare glidbanevinkel. Detta bekräftas också av Transportstyrelsen. Även vad gäller de tekniska och operativa möjligheterna att höja glidbanan hänvisas till Transportstyrelsens yttrande.

Swedavia har åtagit sig att följa utvecklingen inom området brantare glidbana. Frågan är därför redan inkluderad i den handlingsplan för begränsning av bullerexponering över Upplands Väsby tätort som bifogades ansökan om nytt

miljötillstånd och som uppdateras över tid. Swedavia anser att detta är fullt rimligt och tillräckligt. För det fall mark- och miljödomstolen anser att det bör uttryckas i ett särskilt villkor, godtar Swedavia dock Länsstyrelsen i Stockholms läns förslag om att tillsynsmyndigheten ska informeras om utvecklingen vart femte år.

Swedavia motsätter sig att ett nytt villkor föreskrivs enligt Upplands Väsby kommuns förslag. Swedavia delar inte kommunens uppfattning utan vidhåller uppfattningen att det av regulatoriska skäl inte är möjligt att meddela ett sådant villkor. Swedavia har kännedom om den lösning med två ILS-system som är i drift vid Frankfurts flygplats, vilket också beskrivs i redovisningen av U1. Swedavia vidhåller dock sin slutsats att det utifrån gällande regelverk och med beaktande av vad Transportstyrelsen anför i dagsläget inte är ett framkomligt alternativ.

Angående de tester av brantare glidbana med en APV-inflygning som har gjorts på London Heathrow, inom det SESAR-projekt som både Swedavia och LFV har deltagit i, anför kommunen att det endast var under 2 % av dagarna som det inte förekom att någon genomförde den brantare inflygningen med en glidbana på 3,2°. Detta stämmer förvisso, men Swedavia anser att det är mer relevant att nämna att endast 2,2 % av alla inflygningar under perioden genomfördes med 3,2° glidbana. Kommunen redovisar även den högsta bullerreduktionen på 1,4 dB(A) (SEL) som uppges i studien. Swedavia anser att det är mer relevant att lyfta fram den genomsnittliga minskning i ljudnivå som redovisas. Denna är enligt rapporten 0,5 dB(A).

U2 – Alternativ bananvändning

De kriterier som Swedavia har utgått från i valet av alternativ att analysera och redovisa anges i den inlämnade redovisningen. Swedavia anser att kriterierna är naturliga vid ett val av vilka alternativ som ska utredas och har svårt att se vad syftet skulle vara med att utreda olika alternativ som inte är genomförbara. Swedavia har också varit tydligt med vilka föreslagna alternativ som inte har redovisats.

Innebörden av U2 är att Swedavia ska utreda möjligheterna att minska bullerexponering över Rosersbergs och Upplands Väsby tätorter genom olika *bananvändningsmönster*, dvs. olika kombinationer av banor för start respektive landning. Att utredningen enbart ska omfatta bananvändningsmönster följer redan av ordalydelsen av U2. Vid en genomgång av domskälen till U2 är det också tydligt att innebörden av utredningen inte är att utreda olika *inflygningsprocedurer* (raka eller icke-raka) eller möjligheten att använda olika inflygningsprocedurer. Icke-raka inflygningsprocedurer till bana 01R och möjligheterna att undvika Upplands Väsby tätort med hjälp av dessa avhandlades grundligt under den tidigare prövningen i såväl mark- och miljödomstolen som i Mark- och miljööverdomstolen. Swedavia uppfattade frågan om icke-raka inflygningsprocedurer som den största frågan i målet. Mark- och miljööverdomstolen fann, efter omfattande skriftväxling under målets handläggning och muntlig redovisning vid huvudförhandlingen, att tekniken varken i dag eller inom en nära framtid kommer att kunna användas i så hög utsträckning att den möjliggör regelmässig kurvad eller sned inflygning i högtrafik till bana 01R. Med anledning härav är det inte rimligt att närmare utreda ett ”ordinarie” bananvändningsmönster som baseras på ett regelmässigt nyttjande av icke-raka inflygningar till bana 01R, vare sig i högtrafik eller i lågtrafik. Swedavia är därför av uppfattningen att frågan om tillämpningen av icke-raka inflygningar inte ska prövas inom ramen för U2.

Swedavia vidhåller det som bolaget har anfört i ansökan, att det är viktigt att finna en så rättvis fördelning mellan överflygningar av Rosersberg och Upplands Väsby tätorter som möjligt. Swedavia anser inte att alternativ 1a-1c som i olika utsträckning innehåller det omvända bananvändningsmönstret medför en rättvis fördelning eftersom de ökar bullerexponeringen av Rosersberg.

Swedavia har valt att inte förespråka utrett alternativ 3, ”Förutsägbar tystnad under helger, maj till september”, eftersom förutsägbarheten i hög grad urholkas av flygplatsens behov av kapacitet och banavstängningar. Alternativet ger således inte den förutsägbarhet som eftersträvas och enligt Swedavias erfarenhet leder förändringar ofta till ökade bullerklagomål.

Swedavia motsätter sig Länsstyrelsen i Stockholms läns förslag att ett slutligt villkor ersätter den provisoriska föreskriften P3. En förutsättning vid villkorsskrivning är enligt rättspraxis att tillståndshavaren ska ha rättsliga och faktiska förutsättningar att klara att efterleva de krav som villkoret innebär. Swedavia har inte sådan rådighet över bullerutfallet att ett särskilt villkor, som är straffsanktionerat, kan meddelas. De redovisade bullerkurvorna för det sökta alternativet är beräknade kurvor som speglar ett normalutfall för respektive bana, men variationer över året och från år till år kan förekomma. Väderförhållanden (framförallt vindriktning och vindstyrka), vilka flygplanstyper som flygbolagen väljer att trafikera flygplatsen med, vilka destinationer som efterfrågas, en förändring i tillämpning av beräkningsmodell för buller och andra händelser som Swedavia inte råder över påverkar bullerkurvornas utseende. Maxbullerkurvor är dessutom särskilt känsliga för förändringar och kan påverkas även vid små förändringar av trafikmönstret. Syftet med bullerkurvor är att de ska kunna ligga till grund för att med tillräcklig säkerhet kunna bedöma de förväntade miljökonsekvenserna och därmed den förväntade bullerexponeringen för den sökta verksamheten. Swedavia följer de krav och riktlinjer som gäller för genomförande av bullerberäkningar.

Vad gäller Upplands Väsby kommuns synpunkt att Swedavia borde ha utrett bananvändningsmönster som utgår från användandet av den befintliga proceduren med kurvad inflygning till bana 01R i lågtrafik vill Swedavia framhålla att det i dag, med undantag för enstaka tillfällen, framförallt är nattetid som trafikintensiteten är så låg att den kan karakteriseras som ”utpräglad lågtrafik”, vilket är det förhållande som måste råda för att den kurvade inflygningsproceduren enligt Transportstyrelsens tillstånd ska få tillämpas. Eftersom bana 01R används nattetid endast *i undantagsfall*, anser Swedavia inte att det är meningsfullt att utreda ett sådant alternativ.

Upplands Väsby kommuns förslag att låta flygplan köa på taxibana X skapar nya konfliktpunkter och intensifierade bevakningslägen för flygtrafikledningen.

Swedavia anser inte att förslaget skulle leda till en ökad kapacitet. Swedavia vidhåller att bananvändningsmönstret landning bana 01L och start bana 08 har en kapacitet på cirka 56 rörelser per timme.

Genom att tillämpa fasta dagar och tider för banunderhåll skapas så långt det är möjligt en förutsägbarhet för de boende kring flygplatsen liksom för de flygbolag som opererar på Arlanda, för flygtrafikledningen och för den personal som ska utföra underhållet. Banunderhåll kräver ett stort mått av planering och framförhållning då det utförs av underhållsentreprenörer. Det är svårt att utifrån prognoser om vindar och efterfrågan på bankapacitet ändra i planeringen på kort tid. En reglering som den Upplands Väsby kommun föreslår skulle kunna få till följd att banunderhållet för till exempel bana 1 (01L/19R) uteblir under lång tid, vilket i förlängningen skulle påverka flygsäkerheten.

Vad gäller Upplands Väsby kommuns synpunkt att det i villkor ska definieras vad högtrafik innebär i minsta antal rörelser per timme har Swedavia mot bakgrund av vad som anförts i bl.a. ansökningshandlingarna svårt att förstå hur ett villkor avseende tillämpning av bananvändningsmönster närmare skulle kunna utformas. Ett banbyte måste initieras i god tid innan en period med högre trafikintensitet beräknas infalla. Enligt praxis regleras i huvudsak tillämpade banvändningsmönster genom det allmänna villkoret och särskilda villkor reglerar vissa specifika förutsättningar, såsom exempelvis vid vilken höjd ett luftfartyg får lämna en SID (utflygningsväg).

Föreningen Väsbybor mot flygbullers yrkanden avseende villkor 10 och icke-raka inflygningsprocedurer kan inte prövas inom ramen för U2 och ska således avvisas. Även om mark- och miljödomstolen skulle kunna pröva yrkandena ska de ogillas. Detta eftersom icke-raka inflygningsprocedurer till bana 01R och möjligheterna att undvika Upplands Väsby tätort med hjälp av dessa inte kan tillgodoses. Skälen härför avhandlades grundligt under prövningen i såväl mark- och miljödomstolen som i Mark- och miljööverdomstolen. Föreningens förslag om ett tillägg till villkor 10 som reglerar vid vilket rörelsetal överflygning av Upplands Väsby får ske skulle

dessutom innebära en bananvändning som medför att Rosersberg tätort i nuläget och under en lång tid framöver skulle få en betydande ökning av antalet överflygningar vid nordliga vindar, såväl vid lägre trafikintensiteter som vid högre trafikintensiteter. Swedavia anser inte att en sådan fördelning mellan tätorterna Upplands Väsby och Rosersberg kan anses vara rimlig eller skälig.

HUVUDFÖRHANDLING

Domstolen har hållit huvudförhandling den 28-29 mars 2017. Vid huvudförhandlingen har parter och remissinstanser utvecklat sina ståndpunkter och argumenterat till stöd för dessa. De har också gett in viss kompletterande utredning. Vidare har bl.a. följande tillägg och förtydliganden gjorts.

Swedavia

U1

Swedavia medger att domstolen föreskriver ett slutligt villkor enligt följande:
”Tillsynsmyndigheten ska vart tredje år, med start år 2019, informeras om utvecklingen av teknik och regelverk som möjliggör inflygningsprocedurer med brantare glidbana än 3,0° till Stockholm Arlanda Airport”.

Swedavia följer utvecklingen inom området brantare glidbana, bl.a. inom ramen för det s.k. IRIS-programmet (Icke-raka inflygningar vid Stockholm Arlanda Airport).

U2

Swedavia medger att domstolen föreskriver ett slutligt villkor enligt följande:
”Under helg (lördag-söndag) från och med maj till och med september ska landning, utan att det påverkar flygsäkerheten och/eller löpande underhållsarbeten samt möjligheten att upprätthålla efterfrågad kapacitet, undvikas på

- bana 01L vid jämna veckor
- bana 01R vid ojämna veckor”.

Med kriteriet att föreslagna alternativ inte ska begränsa flygplatsens kapacitet *momentant* avses att kapaciteten vid varje tillfälle måste kunna tillgodose den efterfrågan som finns.

Även utan de av Swedavia uppställda kriterierna finns det inte något alternativ som gynnar både Rosersbergs och Upplands Väsby tätorter.

Det är inte möjligt för Swedavia att efterleva ett slutligt villkor enligt P3. I vart fall ska ljudnivån anges som ett riktvärde.

Länsstyrelsen i Stockholms län

U1

Länsstyrelsen godtar Swedavias förslag till slutligt villkor.

U2

Alternativ 1b bör införas som ett slutligt villkor. Länsstyrelsen godtar Swedavias förslag till slutligt villkor när det gäller alternativ 3 (förutsägbar tystnad). Ett slutligt villkor bör ersätta den provisoriska föreskriften P3. Det slutliga villkoret bör vara likalydande med P3. Eftersom det är fråga om en ekvivalent ljudnivå är dock skrivningen om ”högst tre tillfällen per år” inte relevant och bör strykas. Ljudnivån ska inte anges som ett riktvärde. Maxbullerkurvor kan hanteras inom ramen för tillsynen.

Upplands Väsby kommun

U1

Ett slutligt villkor om brantare glidbana bör kunna föreskrivas, vilket kommunen yrkar i första hand. Det är dock tveksamt om det i nuläget finns underlag för detta. I andra hand yrkar därför kommunen att domstolen förordnar om fortsatt utredning med sikte på slutligt villkor. Utredningstiden ska vara kort, 6 månader – 1 år.

Glidbanevinkel i intervallet 3,0° - 3,5° är inte utrett av Transportstyrelsen, trots att det omfattas av utredningsvillkoret.

En utredning av utförd av Vernamack AB visar sammanfattningsvis följande. Glidbanevinklar i spannet 3,0° - 3,5° är genomförbart inom dagens regelverk. Ett flertal tekniska lösningar finns. Europeiska storflygplatser har implementerat brantare glidbanor. För samtidig 3,0° och 3,2° behövs ingen extra PAPI. Bullret minskar, men det elimineras inte. Det är ett enkelt och kostnadseffektivt sätt att göra något intill dess att kurvade inflygningar kan genomföras.

U2

Swedavia har gjort en felaktig avgränsning av uppdraget, bl.a. är alternativ bananvändning nära sammanlänkat med alternativa inflygningsprocedurer. Förslag till slutliga villkor har inte lämnats med utredningen.

Slutliga villkor bör nu föreskrivas om att

- omvänt bananvändningsmönster ska tillämpas (alternativ 1a)
- skifta off-peak med peak i alla rörelseintervall och vindar med icke-raka inflygningar till bana 01R.

Swedavia bör åläggas att fortsätta utreda

- användning av bana 08 för starter, dels i kombination med omvänt mönster (alternativ 1c), dels ARR01L/DEP08 upp till 84 rörelser per timme,
- ARR01R i högre trafikintensitet med icke-raka inflygningar/DEP01L.

Den provisoriska föreskriften P3 bör föreskrivas som ett slutligt villkor.

Vidare bör begreppet ”högtrafik” definieras, till minst 56 rörelser per timme. För det fall domstolen skulle finna att marknadsstillträdesförordningen är tillämplig begär kommunen att ett förhandsavgörande från EU-domstolen i frågan inhämtas.

Kommunen är inte intresserad av Swedavias förslag om förutsägbar tystnad. Alternativet kommer att störa fler människor i kommunen.

Sigtuna kommun

U2

De nuvarande bananvändningsmönstren innebär en rättvis fördelning av bullret mellan Rosersberg och Upplands Väsby. Samhällets riktvärden för ljudnivå överskrids i Rosersbergs tätort, men inte i Upplands Väsby tätort. Det är inte rimligt att genom förändrade bananvändningsmönster ytterligare öka hälsoriskerna för boende i Rosersberg.

Det förhållandet att Upplands Väsby kommun i samband med prövningen av den tredje rullbanan för ca 25 år sedan förespeglades att det inte skulle ske raka inflygningar till denna kan inte tillmätas någon betydelse nu.

Sigtuna kommun ställer sig positiv till Swedavias förslag om förutsägbar tystnad enligt alternativ 3.

Vallentuna kommun

U2

Kommunen motsätter sig att det föreskrivs slutliga villkor om alternativ beträffande vilka konsekvenserna för kringliggande tätorter inte är utredda av Swedavia. Kommunen yrkar att P3 föreskrivs som slutligt villkor i enlighet med vad länsstyrelsen begärt.

Föreningen Väsbybor mot flygbuller

U2

Utredningsuppdraget U2 ska inte anses fullgjort. Domstolen bör förordna om ett fortsatt utredningsuppdrag med kompletterande direktiv.

Begreppet bananvändningsmönster innefattar såväl inflygningsprocedur som utflygningsprocedur. Andelen landningar på bana 01R har ökat kraftigt sedan det nya tillståndet togs i anspråk.

Alternativ 3 är inte så förutsägbart och kan innebära en försämring.

Transportstyrelsen

U1

Begreppet ”should” i ICAO:s regelverk tolkas i Sverige som ”ska”. Att det står ”should” i det internationella regelverket beror på ett hänsynstagande till mindre utvecklade länder. Det innebär att ILS-glidbanevinkeln ska vara 3,0° om det inte föreligger hindersskäl. Alla vinklar över 3,0° utgör avsteg från gällande regelverk. Om domstolen beslutar om en annan glidbanevinkel finns det en risk för att verksamheten på flygplatsen inte kan bedrivas, eftersom det inte är säkert att Transportstyrelsen tillåter den av domstolen beslutade glidbanevinkeln. Transportstyrelsen ger inte några förhandsbesked i frågan.

Magnus Melin

U2

Av de utredda alternativen förordar han alternativ 1a. Mer precist är det hans uppfattning att bana 01L och 28 ska användas upp till sina respektive kapacitetstak innan bana 01R med rak inflygning får användas.

Beräkningarna av flygbullret bygger på en teoretisk modell av bananvändningen som inte tillämpas i verkligheten. I själva verket används bana 01R betydligt mer än förutsatt. Domstolen bör i domen förklara för Swedavia vad tillståndet egentligen innebär. Han motsätter sig alternativ 3, förutsägbar tystnad.

DOMSKÄL

Allmänt om prövningen

I denna deldom prövas de uppskjutna frågorna U1 – Landningsförfarande och U2 – Alternativ bananvändning. I samband härmed prövas också den av Mark- och miljööverdomstolen införda provisoriska föreskriften P3. I målet återstår prövning av den uppskjutna frågan U4 – Dagvatten.

Inflygningsprocedurer och bananvändning

I inkomna yttranden och vid huvudförhandlingen har frågan om icke-raka inflygningar diskuterats i viss utsträckning. Med anledning härav finner domstolen skäl att anföra följande.

Mark- och miljödomstolen föreskrev i deldomen den 27 november 2013 genom villkor 2 att regelmässiga raka inflygningar till bana 01R inte får ske vid segregerad bananvändning efter den 1 januari 2018 annat än när flygsäkerhet och/eller väderleksförhållanden så kräver. Vidare föreskrevs att kurvade inflygningar alternativt sneda inflygningar eller motsvarande procedurer som innebär att raka inflygningar till bana 01R inte sker ska tillämpas vid parallella mixade operationer så snart detta är möjligt med hänsyn till bl.a. internationella bestämmelser.

Mark- och miljööverdomstolen upphävde villkor 2 genom sin dom den 21 november 2014. Som skäl för detta anförde domstolen sammanfattningsvis följande.

Sammantaget ger den utredning som presenterats i målet stöd för Swedavias uppfattning att det idag inte är möjligt att med bibehållen eller ökad flygsäkerhet genomföra icke-raka inflygningar under högtrafik. Swedavias uppfattning stöds också av Transportstyrelsen och Luftfartsverket. Även om det pågår en utveckling av nya navigationsmetoder som kan möjliggöra ökad användning av icke-raka inflygningar i framtiden framstår det som osannolikt att dessa kommer vara tillräckligt utvecklade till år 2018. Upplands Väsby kommun har medgett att tiden i villkor 2 kan flyttas fram till år 2024. För att föreskriva ett villkor som förutsätter användandet av en bestämd teknik vid en angiven tidpunkt bör det dock med viss säkerhet kunna förutsättas att tekniken kan tillämpas vid denna tidpunkt. Det är i

dag alltför osäkert hur utvecklingen och användandet av ny navigationsteknik kommer att utvecklas för att tekniken ska kunna ligga till grund för ett villkor.

Mark- och miljööverdomstolen föreskrev i stället genom ett tillägg till villkor 10 att inflygningsprocedurer som undviker Upplands Väsby tätort ska genomföras, när så är möjligt utan att det påverkar flygplatsens kapacitet och med hänsyn tagen till regelverk för flygtrafiktjänsten, flygsäkerhetsskäl och väderleksförhållanden. Som skäl för detta anförde domstolen följande.

I enlighet med vad som anförts ovan finns det i dag inflygningsprocedurer som innebär att överflygning av Upplands Väsby kan undvikas. Swedavia har fått sådana förfaranden godkända av Transportstyrelsen, men såvitt framgått används de sällan. Enligt Mark- och miljööverdomstolens bedömning borde de kunna användas i lågtrafik mer frekvent än i dag. Eftersom procedurerna endast kommer att användas i lågtrafik kan eventuella olägenheter i form av något ökade bullerstörningar för boende i Täby kommun och Vallentuna kommun inte antas bli mer omfattande än vad som kan tålas. Det bör därför föreskrivas att Swedavia när så är möjligt utan att påverka flygplatsens kapacitet och med hänsyn tagen till regelverket för flygtrafiktjänsten, flygsäkerhetsskäl och väderleksförhållanden ska genomföra inflygningsprocedurer som undviker Upplands Väsby tätort. Detta är i linje med Swedavias andrahandsyrkande avseende villkor 2. Swedavia har dock yrkat att raka inflygningar ska få ske om bullernivån vid överflygning understiger gällande riktvärden. Eftersom bullerstörningar även under dessa värden kan innebära olägenhet för människors hälsa finns det skäl att begränsa dessa olägenheter genom att, om möjligt, undvika överflygning av Upplands Väsby. Genom ett sådant villkor bör användning av icke-raka inflygningsprocedurer i lågtrafik öka jämfört med vad som gäller i dag. Möjligheten att undvika överflygning av Upplands Väsby var som framgått tidigare dessutom en viktig förutsättning när tillstånd till rullbana 3 lämnades.

Upphävandet av villkor 2 och tillägget till villkor 10 avhandlades under rubriken Inflygningsprocedurer.

Vidare gjorde Mark- och miljööverdomstolen ett tillägg till villkor 17, som innebar att tillsynsmyndigheten vart tredje år ska informeras om utvecklingen av teknik som möjliggör icke-raka inflygningsförfaranden och förutsättningarna för att använda sådan teknik vid Arlanda flygplats. Denna fråga avhandlades under rubriken Utveckling av nya inflygningsprocedurer.

Som angetts i bakgrunden ovan ändrade Mark- och miljööverdomstolen även lydelsen av U2 på visst sätt. Skälen för ändringen redovisades under rubriken Bananvändning. Där angavs bl.a. följande.

Swedavia har genom den uppskjutna frågan U2 ålagts att utreda möjligheterna att minska bullerexponering över Rosersbergs tätort genom alternativ bananvändning. Inom ramen för utredningen ska Swedavia också belysa möjligheterna till tysta perioder. Med hänsyn till att det inte bedöms som möjligt att nu eller i den närmaste framtiden minska bullerstörningarna över Upplands Väsby genom införande av icke-raka inflygningsprocedurer, bör Swedavia åläggas att utreda om det är möjligt att genom en reglering av bananvändningen minska bullerstörningarna över tätorten. Utredningen i den uppskjutna frågan U2 bör därför vidgas till att också omfatta Upplands Väsby. För att få ett brett underlag bör Swedavia även beskriva om alternativa bananvändningsmönster kan påverka bullersituationen i andra kringliggande tätorter, t.ex. i Täby och Vallentuna.

Av redovisningen ovan framgår att frågan om icke-raka inflygningsprocedurer redan har prövats genom Mark- och miljööverdomstolens lagakraftvunna dom. Den frågan är alltså inte föremål för prövning i denna dom.

Vidare framgår att Mark- och miljööverdomstolen gjort åtskillnad mellan inflygningsprocedurer och bananvändning. Den uppskjutna frågan U2 avser bananvändningsmönster. Frågan om alternativa inflygningsprocedurer prövas således inte inom ramen för U2.

Tolkning och tillämpning av gällande tillstånd

I yttranden och vid huvudförhandlingen har bl.a. Föreningen Väsbybor mot flygbuller och Magnus Melin framfört synpunkter på hur Swedavia tolkar och tillämpar det gällande tillståndet. Tillståndsdomen och de slutliga villkoren, med Mark- och miljööverdomstolens ändringar, har vunnit laga kraft. Det saknas såväl förutsättningar som anledning att i denna dom tolka eller definiera vad som redan är rättskraftigt avgjort, annat än i den mån det skulle kunna vara av relevans för prövningen av de uppskjutna frågorna U1 och U2 och den provisoriska föreskriften P3. Tillsynsfrågor prövas av tillsynsmyndigheten.

U1 - Landningsförfarande

Teknik och regelverk

Av den av Swedavia ingivna utredningen framgår bl.a. följande.

Fem av sex banriktningar på Stockholm Arlanda Airport används regelmässigt för landning och alla dessa är utrustade med ILS (Instrument Landing System). I tre av banriktningarna (01L, 01R och 19L) kan flygplan med godkänd utrustning och besättning landa trots mycket dålig sikt, eftersom dessa är utrustade med ILS av en särskild kategori (CAT II och IIIB). Arlanda är den enda flygplatsen i närområdet som erbjuder CAT II och III-inflygningar. Flygplatsen används som alternativ när landning på grund av t.ex. väderskäl inte kan ske på andra flygplatser, såsom Bromma, Västerås och Skavsta.

Internationella bestämmelser om inflygning med hjälp av ILS finns i ICAO:s regelverk. För Sveriges del finns regler i Transportstyrelsens författningssamling. Av dessa regelverk framgår bl.a. följande. En glidbanevinkel på 3,0° ska normalt användas för publicerade inflygningsprocedurer. En glidbana som är brantare än 3,0° kan i vissa fall tillåtas av hinderskäl men bör (vid huvudförhandlingen av Swedavia ändrat till *ska*) inte användas enbart av bullerskäl. ILS CAT II och III får endast användas vid en glidbana på 3,0°. Två ILS-system kan inte vara i bruk samtidigt till en och samma banriktning. Dubbla ILS-system kräver att tillståndsgivande myndighet (i Sverige Transportstyrelsen) medger ett undantag från gällande regelverk. För flygplatser med Arlandas trafikbild ställs vidare krav på ett visuellt hjälpmedel, PAPI (Precision Approach Path Indicator). PAPI ska vara inställd på glidbanevinkeln för aktuell inflygningsprocedur. Två PAPI-anläggningar får inte vara i bruk samtidigt. Lösningen skulle kräva att Transportstyrelsen beviljar ett undantag.

Swedavia har utifrån gällande regelverk bedömt att ett alternativ med dubbla ILS-system och/eller dubbla glidbanesändare inte är genomförbart. Av tillgänglighetsskäl är det inte heller aktuellt att ersätta dagens CAT IIIB med CAT I.

Swedavia har efter samråd med Transportstyrelsens sektion för flygtrafiktjänst bedömt att Transportstyrelsen inte inom överskådlig tid kan förväntas godkänna en brantare glidbana vid Stockholm Arlanda Airport.

Framtida lösningar skulle kunna åstadkommas med hjälp av t.ex. GBAS (Ground Based Augmentation System) eller APV (Approach Procedure with Vertical Guidance). I dagsläget finns dock ingen koppling mellan dessa inflygningsmetoder och certifierade brantare inflygningsvinklar. Inget av alternativen kan införas i dagsläget, men Swedavia bevakar och deltar även i vissa fall i utvecklingen av dessa koncept. Det är oklart om och i så fall när det skulle kunna vara möjligt att införa en brantare glidbana i framtiden.

Mark- och miljödomstolens bedömning

När frågor om bl.a. villkor prövas är enligt 2 kap. 1 § miljöbalken den som bedriver en miljöfarlig verksamhet skyldig att visa att de förpliktelser som följer av detta kapitel iakttas.

Domstolen har att pröva om utredningsvillkoret har uppfyllts och om utredningen i målet därmed är tillräcklig för att pröva frågan vidare. Naturvårdsverket och Upplands Väsby kommun har anfört att en djupare analys av denna fråga bör göras än den som nu har redovisats.

Domstolen kan konstatera att utredningen inte närmare har omfattat t.ex. 3,2 ° glidbana. System med dubbla ILS och alternativ för PAPI-inställningar samt en lösning med nuvarande ILS och i tillägg till den en APV-inflygning (inflygning med vertikalt glidbanestöd) samt eventuella lösningar för att lösa operativa begränsningar har inte närmare utretts för förhållandena vid Arlanda flygplats för tillståndsgiven verksamhet. Swedavia har vidare angett att det finns behov av ytterligare analyser och utredning av effekter på ljudnivåer längre ut från flygplatsen samt bullereffekterna för varje rullbana i relation till tätorternas placering inför en eventuell förändring.

Swedavia har anfört att ett slutligt villkor om införande av en inflygningsprocedur med brantare glidbana i nuläget skulle få orimliga konsekvenser för Stockholm Arlanda Airport och att det inte är genomförbart av säkerhetsskäl. Swedavias avgränsning av utredningen av tekniska och operativa lösningar innebär dock att även redovisningen av påverkan på kapaciteten och säkerhet har begränsats.

Domstolen anser sammanfattningsvis att utredningen om brantare glidbana har sådana brister att ytterligare utredning behövs innan slutliga villkor kan fastställas. Detta ger även möjlighet att beakta resultat från pågående forskning i denna fråga t.ex. från Centrum för hållbar Flygfart på KTH vilket Naturvårdsverket även föreslagit samt uppdaterad information om de framtida lösningar som Swedavia har redovisat. Domstolen ändrar prövotidsförordnandet och skjuter på nytt upp frågan om landningsförfarande tre år samt ålägger Swedavia att genomföra utredningar enligt domslutet, U1.

U2 – Alternativ bananvändning

Utredningsuppdraget

Swedavia har vid valet av vilka alternativ som ska utredas uppställt vissa kriterier, som inte framgår av ordalydelsen i U2. Kriterierna har redovisats på s. 6-7 i denna dom. När det gäller kriterierna att alternativet ska ge en bibehållen eller ökad flygsäkerhet (dvs. inte en minskad flygsäkerhet), att alternativet inte ska begränsa den tillståndsgivna trafikvolymen, att alternativet ska ha stöd i nu gällande regelverk och att alternativet ska bygga på teknik som idag finns tillgänglig för regelmässig operativ drift saknas det skäl att ifrågasätta Swedavias uppfattning.

När det gäller kriteriet att alternativet inte ska begränsa flygplatsens kapacitet momentant framgår av ordalydelsen av U2 att utredningen ska omfatta en redovisning av påverkan på flygkapaciteten. Detta måste uppfattas som att ett ändrat bananvändningsmönster skulle kunna leda till momentana förändringar av kapaciteten. Kriteriet synes därför stå i strid med utredningsuppdraget. Swedavia har vid huvudförhandlingen förtydligat kriteriet och uppgett att det innebär att

kapaciteten vid varje tillfälle måste kunna tillgodose den efterfrågan som finns. Med detta förtydligande anser domstolen att det uppställda kriteriet kan godtas.

Vad gäller kriteriet att alternativet ska innebära en annan bananvändning och inte alternativa inflygningsprocedurer framgår av redogörelsen ovan, under rubriken ”Allmänt om provningen”, att domstolen delar Swedavias uppfattning.

När det slutligen gäller kriteriet att alternativet inte ska kräva ny infrastruktur anges i tillståndet att Swedavia vid behov får göra de nybyggnationer samt om- och tillbyggnader som anses nödvändiga för verksamheten. Kriteriet kan därför ifrågasättas. Swedavia har i ett yttrande till domstolen (aktbilaga 394) förtydligt att kriteriet avser större justeringar av taxi- eller rullbanor som skulle medföra en större ombyggnation av flygplatsen. Med detta förtydligande är kriteriet acceptabelt.

Sammantaget anser således domstolen att Swedavia har gjort en godtagbar avgränsning av utredningsuppdraget. Swedavia har dessutom vid huvudförhandlingen uppgett att det även utan ovan nämnda begränsningar saknas alternativ som skulle gynna både Rosersbergs tätort och Upplands Väsby tätort. Eftersom uppdraget enligt U2 avser att utreda möjligheterna att minska bullerexponeringen över Roserbergs och Upplands Väsby tätorter har de uppställda kriterierna inte haft någon avgörande betydelse för den uppskjutna fråga som nu ska prövas.

Domstolen kan konstatera att den ingivna utredningen uppvisar vissa brister, bl.a. i fråga om bullerexponering, påverkan på kapaciteten och tidplan. Domstolen bedömer dock att utredningen innehåller tillräcklig information för att den uppskjutna frågan ska kunna prövas. Bristerna utgör således inte skäl att förlänga utredningsuppdraget.

Mark- och miljödomstolens bedömning

Enligt den lydelse av U2 som mark- och miljödomstolen beslutade om i domen den 27 november 2013 skulle Swedavia utreda möjligheterna att genom alternativ

bananvändning minska bullerexponeringen över Rosersbergs tätort. Som en följd av Mark- och miljööverdomstolens bedömning i fråga om icke-raka inflygningsprocedurer vidgades uppdraget i dess dom den 21 november 2014 till att även omfatta utredning av om det var möjligt att genom bananvändningen minska bullerstörningarna över Upplands Väsby tätort. Av Mark- och miljööverdomstolens domskäl framgår inte att detta skulle ske genom en försämring av bullersituationen över Rosersberg. Med hänsyn till att de boende i Rosersbergs tätort redan nu i stor omfattning utsätts för ljudnivåer över samhällets riktvärden (*ekvivalent nivå FBN 55 dB(A) och maximal nivå 70 dB(A)*) skulle en sådan försämring också vara svår att motivera från miljösynpunkt. De förhållandena att en förutsättning när tillstånd till bana 3 gavs var att inflygningar över Upplands Väsby skulle kunna undvikas, att ett villkor med bl.a. detta innehåll (villkor 10) införts och att det bor fler människor i Upplands Väsby tätort än i Rosersbergs tätort föranleder inte någon annan bedömning. Vid prövningen av den uppskjutna frågan är domstolens utgångspunkt således att bananvändningsmönster som innebär ökade bullerstörningar över Rosersberg inte är aktuella för reglering genom slutliga villkor. Det saknas också anledning att förordna om fortsatt utredning av sådana alternativ.

Det omvända bananvändningsmönstret (alternativen 1a, 1b och 1c) innebär ökad bullerexponering av Rosersbergs tätort, såväl på kort sikt som på lång sikt. Med ovanstående utgångspunkt finns det inte förutsättningar att förordna om något av de alternativ där detta bananvändningsmönster tillämpas.

Alternativ 2, att skifta off-peak-mönstret med peak-mönstret, skulle innebära en förbättring för Rosersberg på kort sikt men en försämring på längre sikt. Sigtuna kommun, vari Rosersbergs tätort är belägen, har motsatt sig alternativet och bl.a. hänvisat till att barnen i Råbergsskolan skulle komma att drabbas av ökad trafik under peak-perioderna om det blev verklighet. Upplands Väsby kommun har visserligen begärt ett slutligt villkor om att skifta off-peak-mönstret med peak-mönstret, men endast i kombination med icke-raka inflygningar. Som framgått ovan är frågan om icke-raka inflygningar inte föremål för prövning i denna dom. Det alternativ som Swedavia utrett har inte godtagits av Upplands Väsby kommun. Med

hänsyn till de berörda kommunernas respektive inställning och de skäl som lämnats till stöd för dessa finner domstolen inte anledning att förordna om detta alternativ.

Swedavia har vid huvudförhandlingen föreslagit ett slutligt villkor om förutsägbar tystnad under helger från och med maj till och med september (alternativ 3). Detta ska enligt förslaget ske genom att landning under dessa helger som regel undviks på bana 01L jämna veckor och bana 01R ojämna veckor. Som förutsättning har Swedavia uppställt att det inte sker någon påverkan på flygsäkerheten, löpande underhållsarbeten och möjligheten att upprätthålla efterfrågad kapacitet.

Länsstyrelsen i Stockholms län och Sigtuna kommun har ställt sig positiva till förslaget. Upplands Väsby kommun, Föreningen Väsbybor mot flygbuller och Magnus Melin har motsatt sig förslaget.

Enligt domstolens mening är det mycket som talar för att en ordning med förutsägbar tystnad skulle vara till fördel för boende i såväl Sigtuna kommun som Upplands Väsby kommun. Av Swedavias utredning framgår dock inte klart hur ett sådant system skulle komma att tillämpas i praktiken och vilka konsekvenserna skulle bli för de boende, framförallt under de helger som inte är ”tysta”. Som Swedavia framhållit i ett yttrande till domstolen är det inte säkert att alternativet skulle ge den förutsägbarhet som eftersträvas och förändringar leder enligt Swedavias erfarenhet ofta till ökade bullerklagomål. Det senare kan särskilt antas gälla om en förespeglad tystnad uteblir. Sammantaget kan det inte anses klarlagt att fördelarna med Swedavias förslag från bullersynpunkt överväger nackdelarna. Domstolen beaktar därvid att de berörda kommunerna inte är ense i frågan. Det finns således inte skäl att föreskriva ett slutligt villkor i enlighet med Swedavias förslag. Det saknas också skäl att förordna om fortsatt utredning av alternativet.

De outredda förslag som förts fram i målet av andra än Swedavia innefattar icke-raka inflygningar. Som framgått saknas det förutsättningar att nu utreda och pröva sådana förslag. Det har inte framkommit att det skulle finnas något utrett alternativ som inte innefattar icke-raka inflygningar och som skulle vara till fördel för både Rosersbergs tätort och Upplands Väsby tätort. Det framstår också som osannolikt

att det skulle existera något sådant alternativ. Det saknas således skäl att förordna om fortsatt utredning även beträffande alternativ som inte utretts av Swedavia.

Den uppskjutna frågan U2 ska alltså avslutas utan föreskrivande av slutliga villkor eller förordnande om fortsatt utredning.

P3

Mark- och miljödomstolen föreskrev i domen den 27 november 2013 ett slutligt villkor om bullerkurvor för ekvivalent och maximal bullernivå (villkor 22). Mark- och miljööverdomstolen upphävde villkoret och förordnade i stället om en provisorisk föreskrift (P3), med justerad lydelse. Mark- och miljööverdomstolen anförde bl.a. följande.

Mark- och miljööverdomstolen anser i likhet med Länsstyrelsen i Stockholms län att de i villkor 22 föreskrivna bullerkurvorna är ett viktigt verktyg för uppföljning av verksamhetens bullerutbredning och ett värdefullt underlag för kommunernas planering. Det gäller i synnerhet kurvan för $FBN_{EU} 55 \text{ dB(A)}$ som ger uttryck för den totala bullerbelastningen på grund av flygverksamheten. Kurvan för maximalbullret påverkas i högre grad av omständigheter som bolaget inte råder över och bör utgå ur regleringen. Eftersom det inte kan uteslutas att en eventuell kommande reglering av bananvändningen skulle kunna påverka kurvornas dragning bör dock bullerkurvan för FBN_{EU} -nivån nu regleras i en provisorisk föreskrift i stället för i ett slutligt villkor.

Anledningen till att regleringen skedde i form av en provisorisk föreskrift i stället för i ett slutligt villkor var alltså att en ändrad bananvändning skulle kunna påverka kurvornas dragning. Något annat skäl för att inte besluta om ett slutligt villkor med motsvarande innehåll förelåg inte. De invändningar som Swedavia i detta mål framfört mot villkoret framfördes redan i Mark- och miljööverdomstolen och har således prövats där. Mark- och miljödomstolen har i denna dom inte förordnat om någon ändrad bananvändning. Den provisoriska föreskriften bör därför nu regleras genom ett slutligt villkor. Av skäl som framförts av Länsstyrelsen i Stockholms län bör dock skrivningen om ”högst tre tillfällen per år” utgå. Det saknas anledning att, med frågående av vad Mark- och miljööverdomstolen föreskrivit, ange ljudnivåerna som riktvärden. Villkoret ska lyda enligt domslutet, *villkor 37*. Den provisoriska föreskriften P3 ska inte längre gälla.

Sammanfattning

Domstolen skjuter på nytt upp frågan om landningsförfarande, U1, till tre år från det att domen vunnit laga kraft och ålägger Swedavia att genomföra ytterligare utredningar på sätt som framgår av domslutet.

Domstolen avslutar den uppskjutna frågan U2 utan att föreskriva något slutligt villkor eller förordna om fortsatt utredning.

Domstolen föreskriver ett slutligt villkor (*villkor 37*) motsvarande den provisoriska föreskriften P3. P3 ska inte längre gälla.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga (DV425)

Överklagande senast den 7 juni 2017. Prövningstillstånd krävs.

Magnus Hjort

Gisela Köthnig

I domstolens avgörande har deltagit rådmannen Magnus Hjort, ordförande (*skiljaktig*), tekniska rådet Gisela Köthnig samt de särskilda ledamöterna Dan Björklund och Agneta Melin.

Skiljaktig mening, se nästa sida.

Skiljaktig mening

Rådmannen Magnus Hjort är skiljaktig beträffande **U1 - Landningsförfarande** enligt följande.

Den av Swedavia ingivna utredningen är bristfällig i vissa avseenden, främst i fråga om konsekvenser för flygkapaciteten och miljön. I utredningen har dock lämnats sådana uppgifter som gör att den uppskjutna frågan om landningsförfarande med förändrad glidbanevinkel ändå kan prövas. Det finns alltså inte skäl att enbart på grund av bristerna i utredningen skjuta upp frågan ytterligare genom ett beslut om fortsatt utredning.

Den som bedriver en miljöfarlig verksamhet ska enligt 2 kap. 3 § miljöbalken utföra de skyddsåtgärder, iaktta de begränsningar och vidta de försiktighetsmått i övrigt som behövs för att förebygga, hindra eller motverka att verksamheten medför skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön. I samma syfte ska vid yrkesmässig verksamhet användas bästa möjliga teknik.

En inflygningsprocedur med brantare glidbana än 3,0° skulle sannolikt innebära en minskning av bullret på marken och alltså vara till fördel för människors hälsa. Detta skulle i sig kunna motivera ett införande av en sådan procedur.

Enligt 2 kap. 7 § miljöbalken gäller kraven i bl.a. 2 kap. 3 § miljöbalken i den utsträckning det inte kan anses orimligt att uppfylla dem. Vid bedömningen ska särskild hänsyn tas till nyttan av skyddsåtgärder och andra försiktighetsmått jämfört med kostnaderna för sådana åtgärder.

Av den av Swedavia redovisade utredningen framgår att ett slutligt villkor om införande av en inflygningsprocedur med brantare glidbana i nuläget skulle få orimliga konsekvenser för Stockholm Arlanda Airport. Det skulle bl.a. innebära en omkategorisering från CAT III till CAT I, med de följder för tillgängligheten som Swedavia och Trafikverket redogjort för. Det är vidare ovisst om ett system med brantare glidbana än 3,0° skulle godkännas av Transportstyrelsen. Med hänsyn till

vad Swedavia och Transportstyrelsen uppgett i målet om ICAO:s regelverk, tekniska förutsättningar och inverkan på flygsäkerheten framstår det inte som sannolikt att så skulle ske. Det förhållandet att Transportstyrelsen (i och för sig felaktigt) begränsat sitt yttrande till enbart glidbanevinkeln 3,5° föranleder inte annan bedömning. Swedavia skulle alltså kunna hamna i ett läge där verksamheten vid Stockholm Arlanda Airport inte kan bedrivas utan att komma i konflikt med antingen miljötillståndet eller det av Transportstyrelsen tillämpade regelverket. Mot denna bakgrund saknas det förutsättningar att föreskriva ett slutligt villkor om brantare glidbana. Eftersom hindren mot meddelande av ett sådant villkor kan förväntas bestå inom överskådlig tid saknas det också skäl att förordna om fortsatt utredning av frågan. Vid bedömningen bör beaktas att en uppskjuten fråga enligt 22 kap. 27 § tredje stycket miljöbalken ska avgöras så snart som möjligt.

Swedavia har föreslagit ett slutligt villkor om information till tillsynsmyndigheten angående utvecklingen av teknik och regelverk på området. Villkoret liknar det som Mark- och miljööverdomstolen föreskrev beträffande icke-raka inflygningar som ett tillägg till villkor 17. Med hänsyn till den miljönytta avseende buller som en brantare glidbana skulle medföra finns det skäl att föreskriva ett slutligt villkor i enlighet med Swedavias förslag. Liksom beträffande icke-raka inflygningar syftar informationen bl.a. till att ge tillsynsmyndigheten underlag för ett eventuellt omprövningsförfarande. Såsom Swedavia föreslagit bör villkoret tidsmässigt anpassas till villkoret om icke-raka inflygningar, så att informationen kan lämnas samtidigt.

Sammanfattningsvis anser jag alltså att det saknas förutsättningar att föreskriva ett slutligt villkor om brantare glidbana och att det också saknas skäl att förordna om fortsatt utredning av frågan, men att Swedavia genom ett slutligt villkor bör åläggas att vart tredje år informera tillsynsmyndigheten om utvecklingen av teknik och regelverk på området.

I övriga frågor är jag ense med majoriteten.



SVERIGES DOMSTOLAR

ANVISNING FÖR HUR MAN ÖVERKLAGAR - DOM I MÅL DÄR MARK- OCH MILJÖDOMSTOLEN ÄR FÖRSTA INSTANS

Den som vill överklaga mark- och miljödomstolens dom ska göra detta skriftligen. **Skrivelsen ska skickas eller lämnas till mark- och miljödomstolen.** Överklagandet prövas av Mark- och miljööverdomstolen vid Svea hovrätt.

Överklagandet ska ha kommit in till mark- och miljödomstolen **inom tre veckor** från domens datum. Sista dagen för överklagande finns angiven på sista sidan i domen.

Har ena parten överklagat domen i rätt tid, får också motparten överklaga domen (s.k. **anslutningsöverklagande**) även om den vanliga tiden för överklagande har gått ut. Överklagandet ska också i detta fall skickas eller lämnas till mark- och miljödomstolen och det måste ha kommit in till mark- och miljödomstolen **inom en vecka** från den i domen angivna sista dagen för överklagande. Om det första överklagandet återkallas eller förfaller kan inte heller anslutningsöverklagandet prövas.

För att ett överklagande ska kunna tas upp krävs att Mark- och miljööverdomstolen lämnar **prövningstillstånd**. Det görs om:

1. det finns anledning att betvivla riktigheten av det slut som mark- och miljödomstolen har kommit till,
2. det inte utan att sådant tillstånd meddelas går att bedöma riktigheten av det slut som mark- och miljödomstolen har kommit till,
3. det är av vikt för ledning av rättstillämpningen att överklagandet prövas av högre rätt, eller
4. det annars finns synnerliga skäl att pröva överklagandet.

Om prövningstillstånd inte meddelas står mark- och miljödomstolens avgörande fast. Det är därför viktigt att det klart och tydligt framgår av överklagandet till Mark- och miljööverdomstolen varför klaganden anser att prövningstillstånd bör meddelas.

Skrivelsen med överklagande ska innehålla uppgifter om:

1. den dom som överklagas med angivande av mark- och miljödomstolens namn samt datum för domen och målnummer,
2. den ändring av mark- och miljödomstolens dom som klaganden vill få till stånd,
3. grunderna (skälen) för överklagandet och i vilket avseende mark- och miljödomstolens domskäl enligt klagandens mening är oriktiga,
4. de omständigheter som åberopas till stöd för att prövningstillstånd ska meddelas, samt
5. de bevis som åberopas och vad som ska styrkas med varje bevis.

Har en omständighet eller ett bevis som åberopas i Mark- och miljööverdomstolen inte lagts fram tidigare, ska klaganden förklara anledningen till omständigheten eller beviset inte åberopats i mark- och miljödomstolen. **Skriftliga bevis** som inte lagts fram tidigare ska ges in samtidigt med överklagandet. Vill klaganden att det ska hållas ett förnyat förhör eller en förnyad syn på stället, ska han eller hon ange det och skälen till detta. Klaganden ska också ange om han eller hon vill att motparten ska infinna sig personligen vid huvudförhandling i Mark- och miljööverdomstolen.

Skrivelsen ska vara undertecknad av klaganden eller hans/hennes ombud.

Om ni tidigare informerats om att **förenklad delgivning** kan komma att användas med er i målet/ärendet, kan sådant delgivningssätt också komma att användas med er i högre instanser om någon överklagar avgörandet dit.

Ytterligare upplysningar lämnas av mark- och miljödomstolen. Adress och telefonnummer finns på första sidan av domen.