SETTERWALLS

Nacka tingsrätt
Mark- och miljödomstolen
Box 69
131 07 Nacka

15 september 2020

ANSÖKAN OM ÄNDRINGSTILLSTÅND ENLIGT MILJÖBALKEN

Sökanden	Swedavia AB, org. nr 556797-0818, 190 45 Stockholm-Arlanda
Ombud	Advokat Malin Wikström, Setterwalls Advokatbyrå AB, P.O. Box 11235, 404 25 Göteborg, tel: 031-701 17 83, mobil: 0733-940436, malin.wikstrom@setterwalls.se.
Saken	Ansökan om ändringstillstånd enligt 9 kap. och 16 kap. miljöbalken (1998:808) för verksamheten vid Stockholm Arlanda Airport, Sigtuna kommun (verksamhetskod 63.30 A)

I egenskap av ombud för Swedavia AB (Swedavia) får undertecknad härmed, med stöd av bifogad fullmakt, ansöka om ändringstillstånd för verksamheten vid Stockholm Arlanda Airport, i enlighet med denna ansökan och dess tillhörande bilagor.

1. Yrkanden

Swedavia yrkar tillstånd enligt miljöbalken att inom ramen för gällande tillstånd (tillståndsgivet trafikfall 1a) till verksamheten om 350 000 flygrörelser per år få tillämpa alternativa inflygningsprocedurer till bana 01R, bana 01L och bana 19R enligt följande.

- Tre RNP AR-procedurer (kurvade inflygningar) till bana 01R benämnda RNP x RWY 01R (AR), RNP y RWY 01R (AR) och RNP z RWY 01R (AR)
- En RNP AR-procedur (kurvad inflygning) till bana 01L benämnd RNP y RWY 01L (AR)
- Två RNP AR-procedurer (kurvade inflygningar) till bana 19R benämnda RNP x RWY 19R (AR) och RNP y RWY 19R (AR)

SW40719544/1

Swedavia yrkar i första hand tillstånd till befintlig dragning av RNP y RWY 01R (AR) och i andra hand tillstånd till alternativ dragning av RNP y RWY 01R (AR) (nedan benämnda sökt alternativ 1 och sökt alternativ 2).

Swedavia yrkar tillstånd till att få genomföra dessa RNP AR-procedurer (kurvade inflygningar), varav maximalt 19 500 till bana 01R, 3 100 till bana 01L och 2 900 till bana 19R per år.

Swedavia yrkar tillstånd till modifiering av två bananvändningsmönster som baseras på Established on RNP (EoR) enligt följande.

- Inflygningar till bana 01R (rak eller kurvad) och bana 01L (kurvad) i kombination med avgångar från bana 01L.
- Inflygningar till bana 19L (rak) och bana 19R (kurvad) i kombination med avgångar från bana 19R.

Swedavia yrkar vidare att mark- och miljödomstolen godkänner den till ansökan bifogade miljökonsekvensbeskrivningen (MKB), meddelar verkställighetsförordnande för de ansökta förändringarna av verksamheten enligt 22 kap. 28 § första stycket miljöbalken samt fastställer villkor i enlighet med Swedavias förslag.

2. Förslag till villkor

Om inget annat anges nedan föreslås att de villkor som gäller enligt gällande tillstånd ligger fast oförändrade. Följande villkor föreslås justeras med anledning av denna ändringstillstånds-ansökan (justering anges i kursiv stil och överstruket).

Allmänt villkor

1. Om inte något annat följer av övriga villkor ska anläggningarna utformas och verksamheten bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad Swedavia har angett i *ändring*stillståndsansökan jämte bilagor samt vad sökanden i övrigt har uppgett eller åtagit sig i *detta mål samt därutöver vad som följer av mark- och miljödomstolens deldom i mål M 2284-11 daterad 2013-11-27 och Mark- och miljööverdomstolens dom i mål M 11706-13 daterad 2014-11-21, mark- och miljödomstolens deldom i mål M 2284-11 daterad 2017-05-17 samt mark- och miljödomstolens deldom i mål M 2284-11 daterad 2020-06-04.*

   Vid tillämpning av villkor och föreskrifter i mark- och miljödomstolens *dom i detta mål, deldom i mål M 2284-11, Mark- och miljööverdomstolens dom i mål M 11706-13 samt mark- och miljödomstolens deldom i mål M 2284-11 daterad 2017-05-1 ska följande gälla:*

- alla angivna värden som avser flygbuller ska vara beräknade värden om inte annat anges,

SW407195441

- vid beräkning av flygbuller ska vid var tid fastställd bullerberäkningsmetod tillämpas, vilket för närvarande är den metod för flygbullerberäkning som fastställts i kvalitetssäkringsdokumentet den 31 oktober 2011 av Transportstyrelsen och Försvarsmakten i samråd med Naturvårdsverket,
- med tätorter avses tätorter med den utbredning de har enligt SCB:s definition år 2010.

Villkor 37

37. Buller från verksamheten får inte 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 *deldom i mål M 2284-11 daterad 2013-11-27 eller utanför kurvan för sökt alternativ 1 som redovisas figur 4 i MKB till ansökan om ändringstillstånd.*

Detta gäller dock inte de gränslinjer för FBN_{EU} 55 dB(A) som inte får överskridas enligt villkor 18-21 *i mark- och miljödomstolens deldom i mål M 2284-11 daterad 2013-11-27.*

Verksamhetens ~~faktiska~~ bullerutbredning ska årligen redovisas till tillsynsmyndigheten.

Kontrollprogram

Förslag till ett uppdaterat kontrollprogram ska lämnas till tillsynsmyndigheten senast tre (3) månader efter det att tillståndet tagits i anspråk.

3. Bakgrund

Swedavia har under lång tid studerat olika möjligheter att öka andelen icke-raka inflygningar eller kurvade inflygningar (fortsättningsvis benämnt RNP AR-procedurer eller kurvade inflygningar) till framför allt Stockholm Arlanda Airport. Inledningsvis var syftet att så långt möjligt undvika överflygningar av Upplands Väsby tätort vid inflygning till bana 01R (bana 3 söderifrån). De inflygningsprocedurer som ursprungligen inför anläggandet av bana 3 var tänkta att genomföras för att undvika tätorten vid inflygningar till bana 01R, visade sig i ett senare skede inte kunna genomföras med någon regelbundenhet av flygsäkerhetsskäl. De enda inflygningsprocedurer som idag kan tillämpas för att undvika överflygning av Upplands Väsby tätort vid inflygning till bana 01R, är de procedurer som baseras på RNP AR. Idag är ett angeläget syfte med utvecklingen av kurvade inflygningar också att så långt möjligt förkorta inflygningarna för att därigenom spara bränsle och därmed minska utsläppen till luft. Det är ett stort incitament för flygbolagen att tillse att de kan använda kurvade inflygningar om det sparar bränsle och det är en global angelägenhet att minska utsläppen till luft av fossilt ursprung.

SW407195441

I gällande tillstånd för flygplatsverksamheten vid Stockholm Arlanda Airport anges i villkor 10 bland annat att när så är möjligt utan att det påverkar flygplatsens kapacitet och med hänsyn tagen till regelverk för flygtrafiktjänsten, flygsäkerhetsskäl och väderleksförhållanden, ska inflygningsprocedurer genomföras som undviker Upplands Väsby tätort.

Genom villkor 17 i gällande tillstånd har Swedavia möjlighet att bedriva testverksamhet i en viss omfattning, vilket har varit en viktig förutsättning för Swedavia att kunna öka andelen kurvade inflygningar till bland annat bana 01R. Bolaget har under en tid tillämpat de tre RNP AR-procedurerna till bana 01R som bolaget nu söker permanent tillstånd till. Denna ansökan omfattar därför tillstånd till dessa tre RNP AR-procedurer till bana 01R (bana 3 söderifrån) samt tillstånd till ytterligare RNP AR-procedurer till bana 01L (bana 1 söderifrån) och 19R (bana 1 norrifrån). Dessa sistnämnda procedurer är ännu inte godkända av Transportstyrelsen och därför inte publicerade eller tagna i drift.

För att få genomföra RNP AR-procedurer krävs även att flygbolagen erhåller ett särskilt tillstånd från luftfartsmyndigheten, vilket ställer krav på viss navigationsutrustning i flygbolagens flygplan, samt att flygbesättningen genomgår en speciellt anpassad utbildning. Som nämnts ovan är ett viktigt incitament för att öka andelen genomförda kurvande inflygningar och gynna teknikutvecklingen, att minska bränsleförbrukningen för flygbolagen, till exempel genom flygvägsförkortning med kurvade inflygningar.

4. Ansökans omfattning

Swedavia yrkar ingen förändring av gällande tillstånd med 350 000 flygrörelser per år med tillämpning av tillståndsgivet trafikfall (1a). Bolaget yrkar endast genom denna ändringstillståndsansökan i tillägg möjlighet att inom ramen för gällande tillstånd få genomföra RNP AR-procedurer (kurvade inflygningar) upp till ett visst maximalt antal rörelser per år till respektive bana i enlighet med framställda yrkanden. Ändringen av tillståndet omfattar således endast en möjlighet att få tillämpa RNP AR-procedurer till bana 01R, bana 01L och bana 19R i enligt med framställt yrkande istället för raka inflygningar i enlighet med trafikfall (1a). Det är i dagsläget inte möjligt att fastställa i vilken utsträckning det över tid kommer att vara möjligt att genomföra dessa procedurer. Det kommer sannolikt att förändras över tid och antalet genomförda RNP AR-procedurer förväntas kunna öka över tid. Det är därför viktigt att tillståndet omfattar en möjlighet att genomföra RNP AR-procedurer, men inte en skyldighet att varje år genomföra ett visst antal procedurer.

Sammanfattningsvis söker Swedavia således inte tillstånd till ökat antal flygrörelser per år eller en förändring vad avser möjligheten att kunna nyttja tillståndsgivet trafikfall (1a) fullt ut, utan söker endast tillstånd till att få möjlighet att genomföra ett visst antal RNP AR-procedurer (kurvade inflygningar) till bana 01R, 01L och 19R istället för raka inflygningar.

SW407195441

Swedavia yrkar också tillstånd till att få nyttja två modifierade bananvändningsmönster som baseras på en ny hantering av ankommande trafik, benämnd ”Established on RNP” (EoR). Det innebär en möjlighet till förflyttning av en mindre andel av inflygningarna från en bana till en annan. Se vidare avsnitt 7 nedan samt avsnitten 4-6 TB, **Bilaga 2**.

5. Gällande tillstånd

Gällande tillstånd för flygplatsverksamheten vid Stockholm Arlanda Airport meddelades den 27 november 2013 i mål

M 2284-11 av mark- och miljödomstolen vid Nacka tingsrätt. Efter överklagande meddelade Mark- och miljööverdomstolen dom i mål M 11706-13 den 21 november 2014. I mark- och miljödomstolens dom meddelades ett antal uppskjutna frågor rörande bland annat hantering av flygtrafiken. De uppskjutna frågorna rörande alternativ bananvändning prövades genom dom i mål M 2284-11 den 17 maj 2017.

Gällande tillstånd för verksamheten redovisas i **Bilaga 1**.

6. Ändringstillstånd

Vid bedömningen av om det är lämpligt med en begränsad prövning ska hänsyn tas till framförallt ändringens omfattning, dess miljöpåverkan samt dess betydelse för den miljöfarliga verksamheten som helhet. Av förarbetena[1] framgår vidare att en rad andra faktorer också ska tillmätas betydelse i denna lämplighetsbedömning såsom hur lång tid som förflutit sedan grundtillstånd meddelades, om flera ändringstillstånd eller föreläggande meddelats tidigare, hur snabb den tekniska och miljömässiga utvecklingen är i branschen, vilka förändringar som skett i verksamheten och dess omgivning sedan grundtillståndet meddelades samt omfattningen av de miljöstörningar som förekommer.

Tillstånd till verksamheten vid Stockholm Arlanda Airport meddelades av mark- och miljödomstolen i november 2013. Domen överklagades till Mark- och miljööverdomstolen som meddelade dom i november 2014. Denna dom överklagades till Högsta domstolen som inte meddelade prövningstillstånd. Tillståndet togs i anspråk i januari 2016. Meddelad prövotid angående U1 – Landningsförfarande och U4 - Dagvatten är ännu inte avslutad. Det är en mycket omfattande tillståndsprövning att pröva en anläggning av Stockholm Arlanda Airports storlek och komplexitet. Sett i det perspektivet får gällande tillstånd ses som nyligen meddelat. Den ändring som Swedavia nu söker tillstånd till är väl avgränsad, rör ett begränsat antal rörelser per år i förhållande till gällande tillstånd om 350 000 rörelser per år, och påverkar i mindre utsträckning endast bullerexponeringen. Av bilagd MKB framgår att den samlade bullerexponeringen i ett hel-

[1] prop. 2004/05:129 s. 62-63

SW407195441

hetsperspektiv blir mindre omfattande om RNP AR-procedurer (kurvade inflygningar) tillämpas fullt ut jämfört med ett fullt nyttjande av raka inflygningar med ILS. Ändringen medför en viss förändring av bullerexponeringen, men inte någon signifikant ökning av det totala antalet boende som exponeras för bullernivåer överstigande gällande riktvärden för flygbuller.

Av MKB:n framgår att utsläpp till vatten inte påverkas av den sökta ändringen. Den sökta ändringen av verksamheten leder inte heller till någon ökning av utsläppen till luft. Utsläppen till luft av klimatpåverkande gaser från flygtrafiken minskar något utanför den så kallade LTO[2]-cykeln.

Gällande villkor för verksamheten kan med undantag för gällande villkor 37 i sak bibehållas oförändrade. En mindre justering föreslås av det allmänna villkoret och villkor om ingivande av ett uppdaterat kontrollprogram med anledning av sökta ändringar.

Mot bakgrund av det ovan anförda är Swedavia av uppfattningen att sökta ändringar kan prövas genom ett ändringstillstånd då de inte är genomgripande och på ett tydligt sätt kan avgränsas.

7. Sökta ändringar

7.1 RNP AR-procedurer (kurvade inflygningar)

RNP AR-procedurerna (kurvade inflygningarna) till bana 01R är publicerade och tagna i drift. De är konstruerade så att de i möjligaste mån undviker Upplands Väsby tätort vid landningar på bana 01R samtidigt som de fungerar väl ur ett operativt perspektiv. En avvägning har gjorts mellan att undvika överflygning av tätorter och områden med bostadsbebyggelse där samhällets riktvärden för flygbuller underskrids, och möjligheten att skapa användbara procedurer som ska kunna nyttjas i så stor utsträckning som möjligt. För en närmare redogörelse för respektive procedur hänvisas till avsnitt 4.1 TB.

En ny RNP AR-procedur har konstruerats till bana 01L men den har ännu inte godkänts av Transportstyrelsen och därmed inte heller publicerats eller tagits i drift. Proceduren kommer att användas antingen tillsammans med raka inflygningar med ILS[3] till samma bana eller tillsammans med inflygningar till parallellbanan (bana 01R), se vidare avsnitt 5.1 och 6.1 TB. Det har även konstruerats två RNP AR-procedurer till bana 19R som inte heller har godkänts av Transportstyrelsen ännu och därmed inte tagits i drift. Dessa procedurer kommer att användas antingen tillsammans med raka inflygningar med ILS till samma bana eller tillsammans med inflygningar till parallellbanan (bana 19L), se vidare avsnitt 5.2 och 6.1 TB.

[2] Landing and Take Off cycle
[3] Instrument Landing System

SW407195441

7.2 Modifiering av två bananvändningsmönster

Idag sker landningar på en bana och starter på en annan, men efterfrågan på starter och landningar per timme vid Stockholm Arlanda Airport, som är en typisk s.k. peak-flygplats, är sällan jämnt fördelad. I perioder uppstår det en snedfördelning av trafiken, med tyngdpunkt antingen på ankomster eller på avgångar. Under morgontimmarna är det till exempel en tydlig ankomstvåg.

Det så kallade EoR-konceptet ökar förutsättningarna för s.k. variabel slottning av ankomster och avgångar. Det innebär att det kan ske samtidig inflygning till två parallellbanor där det ena flygplanet till exempel genomför en rak inflygning med ILS till den ena parallellbanan medan det andra flygplanet genomför en RNP AR-procedur till den andra parallellbanan. Det är också möjligt att genomföra två samtidiga RNP AR-procedurer till två parallellbanor oberoende av varandra. Genom EoR möjliggörs således en mer effektiv tillämpning av banorna vid Stockholm Arlanda Airport.

Swedavia önskar få tillstånd till två modifierade bananvändningsmönster baserade på EoR-konceptet enligt följande:

konceptet enligt följande:

- Inflygningar till bana 01R (rak eller kurvad) och bana 01L (kurvad) i kombination med avgångar från bana 01L.
- Inflygningar till bana 19L (rak) och bana 19R (kurvad) i kombination med avgångar från bana 19R.

För en illustration av bananvändningsmönstren hänvisas till figur 19 i avsnitt 6.2 TB.

Ur flygtrafikledningssynpunkt är detta ett alternativt sätt att hantera en given trafiksituation, inte ett förändrat bananvändningsmönster för att ta hand om ett förändrat kapacitetsbehov. En effektivisering sker dock då ett visst antal begränsade inflygningar kan ske på den parallella banan som används för starter i perioder då antalet avgångar är få. Genom dessa bananvändningsmönster ökar alltså möjligheten att hantera till exempel morgonpeaken effektivt med kortare flygsträckor då RNP AR-procedurerna minskar den totala flygsträckan jämfört med en inflygning med ILS och färre ankomster måste ligga i väntläge. Denna effektivisering uppnås både vid dagens segregerade bananvändning och i ett framtida scenario med parallella mixade operationer.

I vilken utsträckning det kommer att vara möjligt att tillämpa bananvändningsmönstren på detta sätt och i vilken takt nyttjandet kan komma att ske över tid är i dagsläget inte möjligt att ange. En implementering av sökta ändringar kräver Transportstyrelsens tillstånd. Transportstyrelsen har ännu inte implementerat

SW407195441

ICAO[4]:s regelverk för EoR i sitt nationella regelverk, varför Swedavia och LFV behöver få ett undantag hos Transportstyrelsen beviljat för att kunna införa EoR. Swedavia bedömer att möjligheten till tillstånd med beviljande av ett sådant undantag är goda.

8. Miljökonsekvenser

8.1 Sammanfattning

De sökta förändringarna bedöms endast medföra en påverkan på bullerexponeringen i flygplatsens närhet.

Utsläppen till luft förändras inte nämnvärt inom den så kallade LTO-cykeln. RNP AR-procedurerna (kurvade inflygningarna) har dock totalt kortare flygsträckor än inflygning med ILS, vilket innebär mindre bränsleåtgång och därmed minskade utsläpp till luft av bland annat klimatpåverkande gaser utanför LTO-cykeln vid nyttjande av RNP AR-procedurerna.

Det blir ingen förändrad påverkan vad gäller utsläpp till vatten eller markförhållanden då antalet flygrörelser inte förändras och flygplanen kommer att hanteras på samma sätt på marken som idag.

För en fullständig redovisning av de förväntade miljökonsekvenserna hänvisas till MKB, **Bilaga 3.**

8.2 Buller

Redovisning av den förväntade bullerexponeringen av sökta förändringar utgår från förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader, i vilken det anges att i förordningen angivna riktvärden för flygbuller ska tillämpas vid prövning av tillstånd för flygplatser enligt miljöbalken. Beräkning av antal berörda boende och bedömning av berörda tätorter av sökta förändringar har baserats på statistik avseende totalbefolkning och tätortsgränser år 2018. Detta trots att gällande tillstånd utgår från tätorternas utbredning från år 2010. För att möjliggöra en jämförelse mellan tillståndsgivet trafikfall (1a) i gällande tillstånd och sökta förändringar har en jämförelse av befolkningsstatistik gjorts för år 2010 och år 2018.

Redovisade bullerkurvor utgår från tillståndsgiven trafik och sökta förändringar (både för sökt alternativ 1 och sökt alternativ 2). Det presenteras också en bullerkurva i form av en ytterkontur inkluderande ett fullt utnyttjat tillstånd med raka inflygningar och ett fullt utnyttjat tillstånd med maximalt antal kurvade inflygningar tillsammans. Det är ett maximalt utfall som aldrig kommer inträffa i realiteten då det antingen genomförs en rak eller en kurvad inflygning.

Bullerberäkningar för maximal ljudnivå har genomförts för maximal ljudnivå 70 dB(A) tre och 16 gånger mellan kl. 06.00 och 22.00 (dag och kväll) och tre

[4] ICAO Doc 4444 Procedures for Air Navigation Services – Air Traffic Management (PANS-ATM)

SW407195441

gånger per natt. Det motsvarar bullerberäkningarna för maximal ljudnivå för tillståndsgivet trafikfall och möjliggör därför en jämförelse samt är i linje med praxis.

Sökta RNP AR-procedurer medför att vissa områden exponeras för mer trafik, samtidigt som andra områden avlastas.

Ett fullt nyttjande av RNP AR-procedurerna leder till att något färre boende exponeras för flygbullernivåer över FBN 55 dB(A) jämfört med det tillståndsgivna trafikfallet med enbart raka inflygningar och de flesta boende inom kurvan för FBN 55 dB(A) får en oförändrad ljudnivå. Färre boende exponeras för maximal ljudnivå 70 dB(A) tre gånger mellan kl. 06.00 och 22.00 (dag och kväll) men något fler inom maximal ljudnivå 70 dB(A) 16 gånger dag och kväll. Något fler boende förväntas beröras av maximal ljudnivå 70 dB(A) tre gånger per natt, vilket beror på att RNP AR-procedurerna gör att bullerkurvan breder ut sig mer över glesbebyggda områden. Ett nyttjande av RNP AR-procedurer medför att boende i Rosersberg kan beröras av färre antal rörelser nattetid. Antalet rörelser nattetid till bana 1 (01L) minskar om ett antal landningar flyttar till bana 3 (01R). I vilken uträckning det kommer att ske beror på möjligheten att nyttja RNP AR-procedurerna. Som nämnts ovan är det dock oklart i vilken utsträckning RNP AR-procedurerna kan nyttjas över tid och Swedavia önskar ha möjlighet att nyttja gällande tillstånd, tillståndsgivet trafikfall (1a), alltjämt fullt ut.

Som en följd av den totalt sett minskade bullerexponeringen beräknas även antalet mycket flygbullerstörda minska med den nya trafikfördelningen (både för sökt alternativ 1 och sökt alternativ 2) jämfört med den tillståndsgivna trafiken. Det förväntas inte bli någon direkt skillnad i exponering för vårdlokaler eller skolor. För en mer utförlig redovisning, se vidare i avsnitt 2.3 och avsnitt 2.8 MKB.

De nya procedurerna undviker överflygning av Upplands Väsby tätort och i möjligaste mån även andra tätorter och områden med bostadsbebyggelse. Som en konsekvens härav är det ofrånkomligt att naturområden vid sidan av tätorterna kommer att bullerexponeras i en något större utsträckning än om endast raka inflygningar med ILS genomförs. Några utpekade så kallade tysta områden får därför ökad ljudnivå upp till 3 dB(A), dock inte överstigande 45 dB(A). Enda undantaget är en mindre del av Törnskogen som kan komma att exponeras för något högre bullernivå. Järvafältet söder om bana 1 och bana 3 får däremot en mindre bullerexponering. Påverkan på fågellivet bedöms bli likvärdig för de sökta alternativen (sökt alternativ 1 och sökt alternativ 2) jämfört med den tillståndsgivna trafiken. För en mer utförlig redovisning, se vidare i avsnitt 2.4 och avsnitt 2.8 MKB.

SW407195441

8.3 Utsläpp till luft

Flygverksamheten genererar utsläpp till luft, varav utsläppen till luft av koldioxid med fossilt ursprung, kväveoxider samt flyktiga organiska ämnen bedöms vara viktigast ur miljö- och hälsosynpunkt. Dessa ämnen bidrar, med undantag för koldioxid, främst till lokala och regionala effekter. Koldioxid med fossilt ursprung påverkar klimatet oberoende av var det släpps ut.

Trafikfallet med fullt nyttjande av RNP AR-procedurer innebär ingen mätbar förändring av utsläppen till luft (enligt schablonberäkningar) inom LTO-cykeln jämfört med den tillståndsgivna trafiken. Längre ut från flygplatsen innebär de kurvade inflygningarna kortare flygvägar, vilket medför lägre bränsleförbrukning och därmed även minskade utsläpp till luft. För en närmare redovisning av bränslebesparingen och de minskade utsläppen av koldioxid utanför LTO-cykeln hänvisas till avsnitt 7 TB.

9. Planer och riksintresse

Nya områden med ljudnivåer över riktvärdena[5] (sökta alternativen jämfört med tillståndsgiven trafik), bedöms inte beröra några planer på ny bebyggelse (bostäder och skola/vård) enligt kommunernas gällande översiktsplaner.

Stockholm Arlanda Airport är av riksintresse för kommunikation enligt 3 kap. 8 § miljöbalken. Inom kort förväntas influensområdet för buller revideras av Trafikverket. Influensområdet förväntas uppdateras och bland annat anpassas till de kurvade procedurerna. Influensområdet är ett område som ska ta höjd för flygplatsens utveckling på lång sikt. Se vidare avsitt 2.5 MKB

10. Överensstämmelse med tillåtlighetsreglerna

10.1 2 kap. miljöbalken

I 2 kap. miljöbalken återfinns de allmänna hänsynsreglerna som gäller för alla verksamheter och åtgärder som inte är av försumbar betydelse. Swedavia uppfyller de allmänna hänsynsreglerna. Swedavia har hög kunskapsnivå inom organisationen och driver idag flera flygplatser. Bolaget har vidare bland annat anställda akustiker som har hög kompetens inom buller och bullerpåverkan och som utför bullerberäkningar. Vid Stockholm Arlanda Airport finns en miljöstab som hanterar flygplatsens påverkan på miljön på övergripande nivå. Det praktiska miljöarbetet hanteras av respektive avdelning. Vid behov anlitas extern kompetens. Swedavia följer gällande regelverk inom miljö och har ett miljöledningssystem som är granskat och certifierat av oberoende revisor. Förslag till reviderat kontrollprogram kommer att lämnas till tillsynsmyndigheten senast tre

[5] FBN 55 dB(A), maximal ljudnivå 3 och 16 gånger per dag och kväll samt maximal ljudnivå 3 gånger per natt.

SW407195441

månader efter att ändringstillståndet tagits i anspråk. Genom denna ändringstillståndsansökan följer Swedavia teknikutvecklingen och strävar efter att tillämpa teknik som medför förbättringar ur miljösynpunkt.

10.2 2 kap. och 4 kap. miljöbalken

Den ansökta ändringen av verksamheten strider inte mot 3 kap. eller 4 kap. miljöbalken.

Det föreligger inte någon risk att den ändrade verksamheten medför att MKN för utsläpp till luft överskrids.

10.3 7 kap. miljöbalken

Förändringarna bedöms inte heller påverka områden som omfattas av skydd enligt 7 kap. 28 § miljöbalken.

11. Samråd

Samråd har genomförts som ett avgränsningssamråd, utan att genomföra ett föregående undersökningssamråd. Samrådet har omfattat planerade förändringar, de miljöeffekter som ändringarna kan antas medföra samt MKB:ns innehåll och utformning, den sökta verksamhetens lokalisering, omfattning, utformning och miljöpåverkan.

Ett samrådsmöte hölls med berörda kommuner (representanter från Sigtuna, Sollentuna, Upplands Väsby, Upplands-Bro, Uppsala och Vallentuna kommuner deltog vid mötet; även Håbo, Knivsta, Norrtälje och Täby kommuner bjöds in men deltog inte) och länsstyrelserna i Stockholms och Uppsala län den 10 maj 2019. Ett samrådsmöte hölls med allmänheten den 23 maj 2019. Kallelse till sistnämnda mötet skedde genom annonser i Dagens Nyheter den 6 maj 2019, Mitt i Sollentuna, Mitt i Täby, Mitt i Upplands-Bro, Mitt i Upplands Väsby och Mitt i Vallentuna den 7 maj 2019 samt Uppsala Nya Tidning den 9 maj 2019 samt genom annons på flygplatsens hemsida swedavia.se/arlanda/grannar. I ovan nämnda tidningsannonser samt vid samrådsmötena uppmanades den som så önskade att lämna skriftliga synpunkter. Skriftliga synpunkter erhölls från Föreningen Väsbybor mot flygbuller, Monika Smidestam, Naturvårdsverket, Upplands Väsby kommun, Boende i Upplands-Bro (genom Örjan Lundgren) och Magnus Melin.

Sammanfattningsvis framfördes följande synpunkter på innehållet i MKB vilka har beaktats vid framtagandet av MKB.

- Val av år för redovisning av tätorternas utbredning
- Exponering av boende, vård- och undervisningslokaler
- Val av bullermått för beräkningarna
- Beräkning av hälsorisker

SW407195441

- Skyddsåtgärder
- Utsläpp till luft

För en närmare redogörelse för genomfört samråd och framförda synpunkter hänvisas samrådsredogörelse, **Bilaga 4.**

12. Verkställighet

Verksamheten vid Stockholm Arlanda Airport är pågående. De tre redan godkända och publicerade RNP AR-procedurerna (kurvade inflygningarna) till bana 01R är tagna i drift och tillämpas idag med stöd av villkor 17 (testverksamhet). Övriga procedurer måste godkännas av Transportstyrelsen och publiceras innan de kan tas i drift.

Swedavia anser att det är angeläget att kunna fortsätta att nyttja de redan idrifttagna RNP AR-procedurerna utan avbrott och att utvecklingen av kurvade inflygningar kan fortsätta. Det är också i enlighet med villkor 10 som anger att kurvade inflygningar ska nyttjas för att undvika Upplands Väsby tätort när så är möjligt.

Sökta ändringar kräver inte några förändringar av infrastrukturen på marken, varför det är möjligt att återgå till gällande tillstånd för det fall sökta ändringar inte skulle tillåtas i en slutlig lagakraftvunnen dom. Swedavia anser därför att det finns skäl att meddela verkställighetsförordnande.

13. Kontroll av verksamheten

Det finns ett kontrollprogram för verksamheten och den sökta ändringen medför mindre revideringar av gällande kontrollprogram. Ett uppdaterat kontrollprogram kan inges tre månader efter att tillståndet tagits i anspråk.

Dag som ovan

Malin Wikström

Bilagor

Bilaga 1	Gällande tillstånd
Bilaga 2	Teknisk beskrivning, inklusive underbilaga
Bilaga 3	Miljökonsekvensbeskrivning, inklusive underbilaga
Bilaga 4	Samrådsredogörelse

SW407195441