

**SÖKANDE**

Swedavia AB, 556797-0818
Stockholm Arlanda Airport
190 45 Stockholm-Arlanda

Ombud: Advokat Malin Wikström
Setterwalls Advokatbyrå i Göteborg AB
Box 11235
404 25 Göteborg

SAKEN

Ändringstillstånd för flygplatsverksamheten vid Stockholm Arlanda Airport

AnläggningsID 831
Avrinningsområde 129/61
Koordinater (SWEREF99) N 661 60 00 E 665 316

DOMSLUT**Tillstånd (ändringstillstånd)**

Mark- och miljödomstolen lämnar Swedavia AB tillstånd enligt 9 kap. miljöbalken enligt följande.

A. Tillstånd 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). Proceduren RNP y RWY 01R (AR) gäller endast sökt alternativ 2.
- 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).

Antalet RNP AR-procedurer får uppgå till maximalt 19 500 per år till bana 01R, 3 100 per år till bana 01L och 2 900 per år till bana 19R.

B. 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.

Tillståndet gäller högst fem inflygningar enligt respektive punkt under en timme.

Villkor för tillståndet

För den tillståndsgivna verksamheten ska följande villkor gälla.

1. Om inte något annat följer av övriga villkor ska den nu tillståndsgivna verksamheten bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad Swedavia har angett i ansökningshandlingarna samt vad Swedavia i övrigt har uppgett eller åtagit sig i målet.
2. Om inte något annat följer av villkoren i denna dom ska för den nu tillståndsgivna verksamheten i relevanta delar gälla villkoren enligt tidigare tillstånd för flygplatsverksamheten.

3. Flygväg RNP y RWY01R (AR) enligt sökt alternativ 1 ska upphöra att användas och flygvägen ska avpubliceras ur Aeronautical Information Publication (AIP) senast ett år efter det att detta tillstånd har tagits i anspråk.
4. Nattetid (kl. 22–06) får inflygningar till bana 01R med RNP AR-procedureerna RNP AR x RWY 01R (AR), RNP AR y RWY 01R (AR) och RNP AR z RWY 01R (AR) endast ske i samband med banarbeten eller potentiella säkerhetsrisker som exempelvis orsakas av särskilda värderförhållanden, olyckstillbud eller jämförbara omständigheter.
5. Ett förslag till ett uppdaterat kontrollprogram ska lämnas till tillsynsmyndigheten senast tre (3) månader efter det att tillståndet har tagits i anspråk.

Ändring av villkor 37 enligt deldom 2017-05-17 i mål M 2284-11

Mark- och miljödomstolen ändrar villkor 37 enligt mark- och miljödomstolens deldom daterad 2017-05-17 i mål M 2284-11 så att villkoret ges följande lydelse.

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 i mål M 2284-11 daterad 2013-11-27 eller utanför kurvan för sökt alternativ 2 som redovisas i figur 4 i miljökonsekvensbeskrivningen i ansökan om ändringstillstånd i mål M 6547-20.

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

Verksamhetens bullerutbredning ska årligen redovisas till tillsynsmyndigheten.

Yrkande om ändring av villkor 10 enligt Mark- och miljööverdomstolens dom

Mark- och miljödomstolen avslår Upplands Väsby kommuns yrkande om ändring av villkor 10 enligt Mark- och miljööverdomstolens dom 2014-11-21 i mål M 11706-13.

Specifik miljöbedömning

Miljökonsekvensbeskrivningen uppfyller kraven i 6 kap. miljöbalken så att den specifika miljöbedömningen kan slutföras.

Verkställighet

Tillståndet får tas i anspråk även om domen inte har fått laga kraft.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

| | |
|--|----|
| BAKGRUND..... | 7 |
| SWEDAVIAS YRKANDEN | 9 |
| SWEDAVIAS FÖRSLAG TILL VILLKOR | 10 |
| MOTPARTERNAS INSTÄLLNING | 12 |
| SWEDAVIAS UTVECKLING AV TALAN..... | 17 |
| Bakgrund..... | 17 |
| Ansökans omfattning..... | 18 |
| Gällande tillstånd..... | 19 |
| Ändringstillstånd | 20 |
| Sökta ändringar | 21 |
| Miljökonsekvenser | 23 |
| Planer och riksintresse | 26 |
| Överensstämmelse med tillåtlighetsreglerna | 26 |
| Samråd | 27 |
| Verkställighet..... | 28 |
| Kontroll av verksamheten..... | 29 |
| Bemötande av inkomna synpunkter | 29 |
| MOTPARTERNAS UTVECKLING AV TALAN | 31 |
| Naturvårdsverket | 31 |
| Transportstyrelsen | 34 |
| Länsstyrelsen i Stockholms län..... | 35 |
| Länsstyrelsen i Uppsala län | 37 |
| Bygg- och miljönämnden i Norrtälje kommun..... | 38 |
| Sigtuna kommun | 38 |
| Täby kommun | 41 |
| Upplands-Bro kommun | 41 |
| Upplands Väsby kommun..... | 42 |
| Vallentuna kommun | 46 |
| Föreningen Väsbybor mot Flygbuller | 48 |
| Ewa Lundgren och Örjan Lundgren..... | 51 |
| MÅLETS HANDLÄGGNING..... | 53 |
| DOMSKÄL..... | 53 |
| Ramen för domstolens prövning | 53 |

| | |
|--|----|
| Förutsättningar för ändringstillstånd | 55 |
| Specifik miljöbedömning..... | 58 |
| Tillstånd till kurvade inflygningar till bana 01R, 01L och 19R..... | 59 |
| Tillstånd till modifiering av två bananvändningsmönster som baseras på EoR .. | 65 |
| Allmänt villkor | 67 |
| Villkor om begränsningar nattetid för kurvade inflygningar till bana 01R | 68 |
| Ändring av villkor 37 | 69 |
| Upplands Väsby kommuns yrkande om ändring av villkor 10..... | 70 |
| Verkställighetsförordnande..... | 70 |
| Kontrollprogram..... | 71 |

BAKGRUND

Mark- och miljödomstolen gav i deldom den 27 november 2013 i mål M 2284-11 Swedavia AB 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. samtidiga starter och landningar på parallellbanorna (bana 1 och bana 3), då kapaciteten uppgår till 84 flygrörelser per timme eller mer.

Tillståndet förenades med ett flertal slutliga villkor. Deldomen överklagades till Mark- och miljööverdomstolen som i dom den 21 november 2014 i mål M 11706-13 ändrade vissa av villkoren.

Enligt gällande tillstånd till flygplatsverksamheten gäller följande villkor 10 och 17 i fråga om bl.a. inflygningsprocedurer.

Villkor 10

Luftfartyg ska ges klarering till lägst 750 m MSL till dess att slutlig inflygning påbörjas.

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.

Vid visuella inflygningar får tätorter inte överflygas om maximal ljudnivå på marken överstiger 65 dB(A).

Villkor 17

Andra bananvändningsmönster samt in- och utflygningsförfaranden än de som redovisas i tillståndsansökan får tillämpas vid flygplatsens aktiva deltagande i arbetet med att utveckla tekniker för och tillämpningen av t.ex. icke-raka inflygningar till flygplatsens olika banor. Sådana in- respektive utflygningar till/från respektive bana får inte överstiga 10 procent av antalet in- respektive utflygningar per år till/från denna bana. Det totala antalet flygrörelser får inte överstiga 5 procent av den totala trafikvolymen per år.

Vid in- eller utflygning i enlighet med detta villkor, t.ex. icke-raka inflygningar, får tätorter överflygas så att maximalljudnivån på marken överstiger 70 dB(A) högst tre gånger per medeldygn under den period som in- och utflygningar sker i enlighet med detta villkor.

Innan en förändring vidtas ska tillsynsmyndigheten underrättas om verksamheten samt under vilken period den avses bedrivas.

Genomförda in- och utflygningar enligt första stycket ska kvartalsvis redovisas till tillsynsmyndigheten inom en månad efter utgången av varje kvartal, samt i miljörapporten.

Tillsynsmyndigheten ska vart tredje år informeras om utvecklingen av teknik som möjliggör icke-raka inflygningsförfaranden och förutsättningarna för att använda sådan teknik vid Arlanda flygplats.

Swedavia har ansökt om ändringstillstånd enligt 9 kap. och 16 kap. miljöbalken för flygplatsverksamheten.

SWEDAVIAS YRKANDEN

Swedavia har yrkat att mark- och miljödomstolen ska lämna 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).

Swedavia har i första hand yrkat 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 har yrkat tillstånd till att få genomföra dessa RNP AR-procedurer (kurvade inflygningar) med maximalt 19 500 till bana 01R, 3 100 till bana 01L och 2 900 till bana 19R per år.

Swedavia har yrkat 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.

Vidare har Swedavia yrkat att mark- och miljödomstolen ska godkänna den till ansökan bifogade miljökonsekvensbeskrivningen (MKB), meddela verkställighetsförordnande för de ansökta förändringarna av verksamheten enligt 22 kap. 28 § första stycket miljöbalken samt fastställa villkor i enlighet med Swedavias förslag.

SWEDAVIAS FÖRSLAG TILL VILLKOR

Swedavia har, om inget annat anges i ansökan, föreslagit att de villkor som gäller enligt gällande tillstånd ska ligga fast oförändrade. Swedavia har föreslagit ett nytt allmänt villkor för sökt verksamhet, ett nytt villkor som reglerar tillämpningen av kurvade inflygningar till bana 01, justerat villkor 37 och villkor för kontrollprogram. Justeringar i villkor 37 anges i kursiv stil och överstruket.

Allmänt villkor för sökt verksamhet

1. Om inte något annat följer av övriga villkor ska verksamheten bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad Swedavia har angett i ändringstillståndsansökan jämte bilagor samt vad sökanden i övrigt har uppgett eller åtagit sig i detta mål.

Därutöver ska i tillämpliga delar sökt verksamhet bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad Swedavia har angett i tillståndsansökan jämte bilagor i mål M 2284-11, och vad Swedavia i övrigt har uppgett eller åtagit sig i det målet och i mål M 11706-13, samt enligt 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.

Vid tillämpning av villkor och föreskrifter i mark- och miljödomstolens dom i detta mål ska följande gälla:

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

- 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.

Förslag till nytt villkor

Nattetid (kl. 22–06) får inflygningar till bana 01R med RNP AR-procedureerna RNP AR x RWY 01R (AR), RNP AR y RWY 01R (AR) och RNP AR z RWY 01R (AR) endast ske i samband med banarbeten eller potentiella säkerhetsrisker som exempelvis orsakas av särskilda värderförhållanden, olyckstillbud, banarbeten eller jämförbara omständigheter.

Villkor 37 (enligt ändringstillståndsansökan)

38. 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 (enligt ändringstillståndsansökan)

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

MOTPARTERNAS INSTÄLLNING

Naturvårdsverket har angett följande inställning.

Naturvårdsverket motsätter sig att tillstånd ges enligt bolagets förstahandsyrkande med befintlig dragning av RNP y RWY01R (AR), dvs. sökt alternativ 1.

Naturvårdsverket har ingen erinran mot att tillstånd ges till sökt verksamhet enligt bolagets andrahandsyrkande med dragning enligt sökt alternativ 2 av RNP y RWY01R (AR) under förutsättning att erforderliga villkor föreskrivs.

Naturvårdsverket motsätter sig ändring av det allmänna villkoret (villkor 1) i grundtillståndet.

Naturvårdsverket motsätter sig att verkställighetsförordnande meddelas.

Naturvårdsverket yrkar att följande villkor föreskrivs att gälla för ändringstillståndet utöver bolagets villkorsförslag. De föreslagna villkoren ska gälla utöver villkoren i grundtillståndet.

NV1. Om inte annat följer av övriga villkor ska verksamheten bedrivas i huvudsak enligt vad bolaget har angett i ansökningshandlingarna samt i övrigt har åtagit sig i målet.

NV2 Nattetid (kl. 22–06) får inflygningar till bana 01R via flygvägarna som omfattas av denna ansökan inte ske annat än vid banarbete eller potentiella säkerhetsrisker som exempelvis orsakas av särskilda väderförhållanden, olyckstillbud eller jämförbara omständigheter.

NV3. Flygväg RNP Y RWY01R (AR) (alternativ 1) ska upphöra att användas och flygvägen ska avpubliceras ur AIP senast ett år efter att tillståndet har tagits i anspråk.

I NV2 avses med bana 01R de tre RNP AR-procedureerna med beteckningar x, y och z, varav y avser det av Naturvårdsverket godtagna alternativet 2.

När det gäller villkor 37 föreslås följande lydelse.

39. 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 i mål M 2284-11 daterad 2013-11-27 eller utanför kurvan för sökt *alternativ 2* som redovisas figur 4 i MKB till ansökan om ändringstillstånd.

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

Verksamhetens bullerutbredning ska årligen redovisas till tillsynsmyndigheten.

Trafikverket har sett mycket positivt på att fler icke-raka inflygningar ska bli möjliga att tillämpa vid flygplatsen.

Transportstyrelsen har lämnat vissa synpunkter på ansökan, vilka redovisas i avsnittet Motparternas utveckling av talan.

Länsstyrelsen i Stockholms län har tillstyrkt ansökan i huvudsak men avstyrkt att tillstånd medges för kurvade inflygningar nattetid på RNP AR y RWY 01R enligt sökt alternativ 1. Länsstyrelsen har förordat att sökt alternativ 2 väljs för RNP AR y RWY 01R.

Länsstyrelsen i Uppsala län har yrkat att Swedavia inte ska medges tillstånd till

- två RNP AR-procedurer (kurvade inflygningar) till bana 19R benämnda RNP x RWY 19R (AR) och RNP y RWY 19R (AR)
- modifiering av bananvändningsmönster baserat på Established on RNP (EoR) för inflygningar till bana 19L och bana 19R.

Länsstyrelsen i Uppsala län har avstått från att lämna synpunkter på övriga delar av ansökan.

Bygg- och miljönämnden i Norrtälje kommun har, som nämnden slutligen bestämt sin inställning, inte haft någon erinran mot ansökt ändring.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Stockholms stad har tillstyrkt ansökan.

Sigtuna kommun har tillstyrkt den sökta verksamheten rörande kurvade inflygningar. Kommunen har avstyrkt den sökta förändringen rörande parallella mixade operationer då det medför oacceptabla störningar från flygbuller för boende i flygplatsens närhet. I andra hand har kommunen angett följande inställning.

- Ansökan ska kompletteras med en redogörelse av hur föreslagen trafikering påverkar boende nära banändorna 01L, 01R, 19R och hur detta påverkar de boendes tillgång till lugna perioder, en bedömning av risker för människors hälsa, behovet av störningsreducerande åtgärder och förslag till störningsreducerande åtgärder som ska genomföras. Av redogörelsen ska också framgå olika möjliga störningsreducerande åtgärder, kostnader för olika störningsreducerande åtgärder samt den tid som behövs för att genomföra föreslagna åtgärder. De bostadsområden i Sigtuna kommun som berörs av de sökta ändringarna är Rosersberg, Skånela, Åholmen, Vallstanäs, Harg, Nyborg, Bergshamra och Gullbacken.
- Ett nytt villkor ska införas i tillståndet som medför krav på att boende ska erbjudas flygbullerbegränsande åtgärder i bostadshus som exponeras av flygbuller som överskrider FBN 55 dB eller maximalnivå 70 dB

flygbuller 16 gånger per dygn dagtid. De bullerbegränsande åtgärderna ska genomföras på sökandens bekostnad och vara genomförda inom 2 år från det datum då tillståndet vunnit laga kraft.

Stockholms stad har inte haft några synpunkter på ansökan i sak och anført att det är angeläget att flygplatsens verksamhet kan fungera så effektivt som möjligt.

Täby kommun har avstyrkt ansökan om ändringstillstånd om att tillämpa kurvade inflygningar. Kommunen har motsatt sig alla förslag till kurvade inflygningar som påverkar kommunen negativt.

Upplands-Bro kommun har avstyrkt ansökan avseende kurvade inflygningar som berör nya områden inom kommunen.

Upplands Väsby kommun har motsatt sig att Swedavia ges tillstånd för kurvad inflygning till bana 01R i den del som gäller RNP y RWY 01R (AR) sökt alternativ 1. Kommunen har i den delen förordat sökt alternativ 2. Kommunen har även motsatt sig att det införs en begränsning av antalet kurvade inflygningar som får genomföras och att ordet ”faktiska” tas bort från villkor 37. Kommunen har vidare motsatt sig att tillstånd till de aktuella alternativa inflygningsprocedurerna lämnas genom en ansökan om ändringstillstånd. Därutöver har kommunen ansett att för de kurvade inflygningarna ska SCB:s tätortsdefinition för år 2015 tillämpas.

Upplands Väsby kommun har även yrkat att gällande villkor 10 ska ändras och ges följande lydelse (överstruken text anger att texten utgår):

10. Luftfartyg ska ges klarering till lägst 750 m MSL till dess att slutlig inflygning påbörjas.

~~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.~~

Regelmässiga inflygningar till bana 01R får inte ske efter den 1 januari 2024.

Vid visuella inflygningar får tätorter inte överflygas om maximal ljudnivå på marken överstiger 65 dB(A).

Vallentuna kommun har motsatt sig ett utökat influensområde för buller i kommunen jämfört med remissförslag av Arlanda riksintresseprecisering. Kommunen har även lämnat synpunkter på buller i bl.a. det tysta området Angarnssjöängen.

Föreningen Väsbybor mot Flygbuller har beträffande RNP AR-proceduren till bana 01R benämnd RNP y RWY 01R (AR) yrkat i första hand att sökt alternativ 1 ska avslås och att sökt alternativ 2 ska genomföras med en marginal av en nautisk mil till tätorten, dvs. proceduren ska hålla sig inom en korridor på plus minus en nautisk mil (oaktat procedurens precision). I denna del har i andra hand yrkats att sökt alternativ 2 genomförs, dvs. att sökt alternativ 1 inte tillåts. Föreningen har inte haft några synpunkter på de övriga fem sökta RNP AR-procedurerna. Föreningen har motsatt sig ansökan i den del som gäller tillstånd till modifiering av två bananvändningsmönster som baseras på Established on RNP (EoR) och ansett att detta inte kan hanteras inom ramen för ett ändringstillstånd.

För det fall domstolen skulle bifalla ansökan om EoR ska det tydligt framgå i domen vad begreppet högtrafik innebär vid raka inflygningar till bana 01R.

När det gäller förslag till nytt allmänt villkor yrkar föreningen att

- andra stycket i Swedavias yrkande utgår
- tredje punkten i tredje stycket har nuvarande text eller att året sätts till 2015 istället för 2010.

Föreningen godtar Swedavias förslag till nytt villkor om att de kurvade procedurerna verkligen används vid banavstängningar och motsvarande.

Föreningen har yrkat att ordet ”faktiska” ska kvarstå i villkor 37.

Göran Korsvall har lämnat uppgift om byggande av ett 16-våningars punkthus i Sollentuna.

Ewa Lundgren och Örjan Lundgren har motsatt sig ansökan om tillstånd, särskilt kurvad inflygning till bana 01R från väster.

Havs- och vattenmyndigheten, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Solna kommun och Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Uppsala kommun har avstått från att yttra sig.

SWEDAVIAS UTVECKLING AV TALAN

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.

I gällande tillstånd för flygplatsverksamheten anges i villkor 10 bl.a. 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 bl.a. 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 kurvade inflygningar och gynna teknikutvecklingen, att minska bränsleförbrukningen för flygbolagen, t.ex. genom flygvägsförkortning med kurvade inflygningar.

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 enlighet 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.

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.

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 bl.a. hantering av flygtrafiken. De uppskjutna frågorna rörande alternativ bananvändning prövades genom dom i mål M 2284-11 den 17 maj 2017.

Ändringstillstånd

Vid bedömningen av om det är lämpligt med en begränsad prövning ska hänsyn tas till framför allt ändringens omfattning, dess miljöpåverkan samt dess betydelse för den miljöfarliga verksamheten som helhet. Av förarbetena 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 förelägganden 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 provotid 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 helhetsperspektiv 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 LTO2-cykeln.

Gällande villkor för verksamheten kan med undantag för gällande villkor 37 i sak bibehållas oförändrade. Det föreslås ett allmänt villkor och ett villkor om ingivande av ett uppdaterat kontrollprogram.

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.

Sökta ändringar

RNP AR-procedurer (kurvade inflygningar)

RNP AR-procedureerna (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.

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 ILS3 till samma bana eller tillsammans med inflygningar till parallellbanan (bana 01R). 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).

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 t.ex. en tydlig ankomstsvåg.

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 t.ex. 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 simultiga 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:

- 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 tekniska beskrivningen.

Från 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 t.ex. morgonpeaken effektivt med kortare flygsträckor då RNP AR-procedureerna 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 ICAO4: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.

Miljökonsekvenser

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-procedureerna (kurvade inflygningarna) har dock totalt kortare flygsträckor än inflygning med ILS, vilket innebär mindre bränsleåtgång och därmed minskade utsläpp till luft av bl.a. klimatpåverkande gaser utanför LTO-cykeln vid nyttjande av RNP AR-procedureerna.

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.

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 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-procedureerna 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 uträkning 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.

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 Törnaskogen som kan komma att exponeras för något högre bullernivå. Järnvägfältet söder om bana 1 och bana 3 får däremot en mindre bullerexponering. Påverkan på fågellivet bedöms bli likvärdig för sökt alternativ 1 och sökt alternativ 2 jämfört med den tillståndsgivna trafiken.

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.

Planer och riksintresse

Nya områden med ljudnivåer över riktvärdena (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 bl.a. anpassas till de kurvade procedurerna. Influensområdet är ett område som ska ta höjd för flygplatsens utveckling på lång sikt.

Överensstämmelse med tillåtlighetsreglerna

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

3–5 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

7 kap. miljöbalken

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

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 Häbo, 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 erhöles 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
- Skyddsåtgärder
- Utsläpp till luft

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.

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.

Bemötande av inkomna synpunkter

Det är korrekt som länsstyrelsen anför att Swedavia bedömer att den sökta volymen antalet flygrörelser med kurvade inflygningar är så väl tilltagen att det inte bedöms utgöra en begränsning under överskådlig tid. Swedavia har dock ingen invändning mot att det i tillståndet inte anges någon begränsning i antalet rörelser som får genomföras med kurvade inflygningar.

Swedavia vidhåller att den yrkade justeringen av det allmänna villkoret har ett sådant samband med ändringen att den kan genomföras. Under förutsättning att det klargörs på annat sätt att samtliga förutsättningar som anges i andra stycket i det allmänna villkoret i grundtillståndet gäller även för ändringstillståndet, har Swedavia ingen invändning mot att det allmänna villkoret i grundtillståndet kvarstår oförändrat och att detta tillstånd förenas med ett allmänt villkor i enlighet med Naturvårdsverkets förslag till villkor, ”NV1. Om inte annat följer av övriga villkor ska verksamheten bedrivas i huvudsak enligt vad bolaget har angett i ansökningshandlingarna samt i övrigt har åtagit sig i målet.”

Swedavia vidhåller yrkandet om tillstånd till sökt alternativ 1 RNP AR y RWY 01R (AR) i första hand och motsätter sig därmed Naturvårdsverkets förslag till villkor, ”NV3 Flygväg RNP Y RWY01R (AR) (alternativ 1) ska upphöra att användas och

flygvägen ska avpubliceras ur AIP senast ett år efter att tillståndet har tagits i anspråk”.

För det fall mark- och miljödomstolen meddelar tillstånd till alternativ 2 RNP AR y RWY 01R (AR), har Swedavia ingen invändning mot att det regleras en tidpunkt efter vilken alternativ 1 RNP AR y RWY 01R (AR) inte längre får tillämpas men anser att den inte bör sättas tidigare än den tidpunkt vid vilken alternativ 2 RNP AR y RWY 01R (AR) har publicerats och tagits i drift. Swedavia styr inte över Transportstyrelsens handläggning för godkännande av proceduren men kommer att verka för en skyndsam beslutsprocess.

Länsstyrelsen i Uppsala län anför som skäl att det inte finns behov av kurvade inflygningar norr om flygplatsen i Uppsala län och att buller får anses väga tyngre än utsläpp till luft. Vidare anføres att ett antal områden kommer att påverkas av överflygning. De bostadsområden som kommer att överflygas (såväl befintliga som planerade) ligger utanför det nya influensområdet för FBN 55 dB(A) för riksintresset Stockholm Arlanda Airport och även i områden som understiger maximal ljudnivå 65 dB(A). Lansen kommer att exponeras för ljudnivåer som understiger FBN 40 dB(A) och maximal ljudnivå 65 dB(A).

Vad gäller bränslebesparing kan följande information lämnas. Det är ett viktigt incitament för flygbolagen att kunna spara tillräckligt mycket bränsle för att bolagen ska vilja göra de investeringar som krävs för att kunna genomföra kurvade inflygningar. Det innebär att det är av vikt att kunna publicera kurvade inflygningar när det är möjligt även till andra banor än bana 01R och 01L. Swedavia arbetar aktivt med att bidra till att minska flygtrafikens utsläpp och sökta ändringar utgör en viktig del i detta arbete. Genom optimering av inflygningsprocedurer har Swedavia en möjlighet att påverka flygtrafikens utsläpp utanför den s.k. LTO-cykeln där Swedavias möjligheter att påverka annars är liten.

Swedavia vidhåller därför sina yrkanden om tillstånd till de två RNP AR-proceduren till bana 19R och tillstånd till EoR för inflygningar till bana 19L och 19R.

MOTPARTERNAS UTVECKLING AV TALAN

Mark- och miljödomstolen redovisar nedan endast översiktligt vad motparterna anfört i skrift till stöd för sin inställning.

Naturvårdsverket

Komplettering av villkor

Bolaget har inte visat att verksamheten kan bedrivas på ett för människors hälsa och miljön acceptabelt sätt med enbart de villkor och förslag på skyddsåtgärder som bolaget föreslår. För att tillståndet ska uppfylla de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken behöver det därför kompletteras med av Naturvårdsverket föreslagna villkor.

Den av bolaget yrkade ändringen av det allmänna villkoret i grundtillståndet har inte ett sådant samband med nu sökt ändring att den är möjlig att göra enligt 24 kap. 8 § 1 miljöbalken. Bolaget har inte visat tillräckliga skäl för verkställighetsförordnande.

Allmänna villkoret

Det är mer ändamålsenligt att föreskriva ett nytt allmänt villkor för ändringstillståndet och förordna att villkoren i grundtillståndet gäller även för ändringstillståndet om inget annat särskilt föreskrivs. Se t.ex. tidigare ändringstillstånd för Arlanda, mark- och miljödomstolens dom i mål M 3742-18.

Naturvårdsverket har inga invändningar mot att förutsättningarna i andra stycket i det allmänna villkoret för grundtillståndet ska gälla även för ändringstillståndet.

Begränsning av sökt verksamhet

Det krävs begränsningar av den sökta verksamheten för att den ska uppfylla de allmänna hänsynsreglerna. Begränsningarna som yrkas gäller inflygningar till bana 01R. Tillstånd bör ges till alternativ 2 för flygvägen RNP y RWY01R och detta påverkar utformningen av villkor 37. Alternativ 2 för denna flygväg bör upphöra att användas eftersom det är en olämplig dragning, oavsett om tillstånd erhållits från Transportstyrelsen för alternativ 2 eller ej.

Inflygning nattetid till bana 01R bör inte tillåtas, varken via rak eller icke rak flygväg, annat än i vissa undantagsfall.

Närmare om skälen för Naturvårdsverkets inställning

Yrkanden om val av flygvägar och begränsning av vissa flygvägar nattetid syftar till att minska risken för sömnstörningar. Sömn är ett grundläggande mänskligt behov. Sömnstörningar är en allvarlig negativ hälsoeffekt som är besvärande i sig och som även kan leda till andra allvarliga negativa hälsoeffekter. När Swedavia redovisar uppgifter om andel mycket störda är det fråga om allvarlig grad av störning.

Trafikbullerförordningens riktvärden ska tillämpas vid tillståndsprövning av flygplatser. Förordningen avser endast riktvärden utomhus. Naturvårdsverket förordar inte att WHO:s riktvärden ska tillämpas på utomhusmiljön vid prövning.

Sömnstörningar orsakas i första hand av för höga ljudnivåer inomhus. Villkor om bullerskyddsåtgärder, såsom nattbegränsningar eller bullerisolering av byggnader, ställs för att sänka ljudnivån inomhus.

Naturvårdsverket använder underlaget till WHO:s riktlinjer, ihop med annan miljömedicinsk forskning, som ett kunskapsunderlag för att bedöma konsekvenserna av en bullerstörning och behovet av skyddsåtgärder.

WHO:s riktlinjer från 2018 inklusive en underlagsrapport från Basner and MacGuire 2018 visar följande.

- 11 procent upplever sig mycket sömnstörda vid 40 dBA L_{night} utomhus (ekvivalent ljudnivå).
- Acceptabel nivå för sömnstörningar bör vara 3 procent enligt WHO.
- Negativ påverkan på sömn uppstår vid nivåer under 45 dBA L_{max} inomhus.

Sömnstörningar från flygbuller i en svensk kontext redovisas i en rapport från februari 2021, Eriksson et al, Naturvårdsverkets rapport 6970, som visar följande.

- 40 dBA L_{night} motsvarar cirka en passage om 70 dBA L_{max} nattetid (ganska stor osäkerhet beroende på flygplanstyp och var i förhållande till flygvägen bostaden befinner sig).
- WHO:s slutsatser om sömnstörningar kvarstår även om man tar bort studier som inte är relevanta för svenska förhållanden (ex. Vietnam).

I en miljöhälsoenkät redovisas en liknande grad av upplevd störning i Sverige och Stockholms län som i WHO:s underlag (Miljöhälsoenkäten 2015, Eriksson et al, 2020).

I nyare studier efter 2015 redovisas följande. Sömnstörningar orsakat av buller är ett aktuellt forskningsområde. Det kommer regelbundet studier som bekräftar samband mellan flygbuller nattetid och utfall av olika negativa hälsoeffekter och som även ger förklaringar till de bakomliggande medicinska processerna.

Åtgärder för att minska risk för sömnstörningar är

- begränsningar av flyg nattetid
- förutsägbarhet i flygmönster
- koncentration av flygrörelser
- bullerisolering av byggnader.

Det finns ett glapp mellan nivån där risken för sömnstörningar uppstår och när bulleriosoleringsvillkoret aktiveras enligt Arlandas tillstånd. Naturvårdsverkets villkorsförslag syftar till att begränsa områden med boende i detta glapp.

Icke-raka inflygningar till bana 01L och 19R bör kunna tillåtas även på natten.

Det är positivt att Swedavia utvecklar möjligheterna att använda icke-raka inflygningar och minska de negativa miljökonsekvenserna i form av buller och utsläpp till luft som flygverksamheten ger upphov till.

Verkställighetsförordnande

Bolaget har inte angett några konkreta skäl eller några nackdelar med att invänta laga kraft. Villkor 17 möjliggör andra inflygningsförfaranden och bananvändningsmönster än de som redovisats i ansökan till flygplatsens grundtillstånd. Naturvårdsverket hänvisar till NJA 2012 s. 623.

Transportstyrelsen

Transportstyrelsen noterar att de föreslagna inflygningsprocedurerna minskar koldioxidutsläppen, vilket är positivt ur klimatsynpunkt. Vi ser också positivt på att de föreslagna inflygningsprocedurerna har utformats så att det totala antalet bullerexponerade personer för FBN 55 dB(A) minskar. Transportstyrelsen anser att gällande svenska bullerriktvärden i förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader ska vara styrande för verksamheten. Vi vill också framföra att om ändringsansökan blir godkänd så blir det viktigt för verksamhetsutövaren att informera berörda grannar om tänkta tidpunkter/tidsintervall för användning av de kurvade inflygningarna, inklusive beroendet av bland annat vindriktning. Transportstyrelsen bedömer att sådan information ökar grannarnas acceptans då förutsägbarheten ökar.

De tre kurvade inflygningarna till bana 01R har redan säkerhetsprövats hos Transportstyrelsen så där finns inget att erinra.

När det gäller de tre kurvade inflygningsprocedurerna (en till bana 01L och två till bana 19R) så har ansökan avseende säkerhetsprövningen inkommit till Transportstyrelsen och tillståndsprövsprocessen fortlöper i vanlig ordning.

Den alternativa placering av RNP y RWY 01R som beskrivs i avsnitt 4.4 i den tekniska beskrivningen har inte Transportstyrelsen i skrivande stund fått någon ansökan om. En sådan förändring behöver genomgå en tillståndsmässig säkerhetsprövning likt andra förändringar på instrumentflygprocedurer och kräver ett godkännande.

Länsstyrelsen i Stockholms län

Skäl för att avstyrka sökt alternativ 1 för kurvad inflygning till bana 01R

Anledningen att alternativ 1 avstyrks är att det skulle leda till nattliga överflygningar av Upplands Väsby tätort, något som strider mot syftet med villkor 13. Det villkoret anger att nattliga raka inflygningar inte får ske till bana 01R annat än under vissa särskilda omständigheter. Att alternativ 1 utförs som en kurvad inflygning och överflyger andra delar av tätorten saknar betydelse i sammanhanget.

Det är svårt att avgöra vilka konsekvenser den sökta ändringen kommer att få. Det är oklart i vilken omfattning de kurvade inflygningarna kommer att användas och användningen kommer att variera över tid. Detta medför en svårighet att närmare bedöma vilka faktiska konsekvenser som kan förväntas. Det är också svårt att förstå vilka bullermässiga förändringar det kommer att bli i Upplands Väsby. Ett ospecificerat antal raka inflygningar kommer att ersättas av kurvade inflygningar. Men vad blir konsekvensen av de kurvade inflygningarna? Det borde framgå vilka maximala ljudnivåer, även under 70 dBA, som såväl de raka som de kurvade

inflygningarna ger över centrala Upplands Väsby och över de delar som exponeras för högre ljudnivåer vid kurvad inflygning.

Det framgår av miljökonsekvensbeskrivningen att antalet rörelser nattetid till bana 01L kommer att minska. Det är till godo för de boende i Rosersberg men konsekvenserna behöver redovisas och kvantifieras såväl för Rosersberg som för Upplands Väsby. Beräkningarna i miljökonsekvensbeskrivningen av antal mycket bullerstörda tar dock hänsyn till exponering under riktvärdet FBN 55 dBA.

Alternativ 1 innebär en direkt överflygning av Fresta vilket länsstyrelsen bedömer leder till liknande ljudnivåer som idag uppstår i centrala Upplands Väsby. Det är här lämpligt att dra sig till minnes Mark- och miljööverdomstolens resonemang i domen 2014-11-21 i mål M 11706-13 ”Eftersom bullerstörningar även under dessa värden (gällande riktvärden) kan innebära olägenhet för människors hälsa finns det skäl att begränsa dessa olägenheter genom att, om möjligt, undvika överflygning av Upplands Väsby.”

Även om alla överflygningar inte kommer att kunna tas bort i praktiken är det onödigt att ha ett villkor som begränsar enligt det yrkade förslaget.

Länsstyrelsen ifrågasätter en begränsning av antalet tillåtna kurvade inflygningar och ser inget behov av en begränsning. Det är riktigt, som Swedavia hävdar, att det inte kommer att bli fråga om att alla inflygningar kommer att kunna genomföras som kurvade sådana. Åtminstone inte på mycket länge. Länsstyrelsen har också förståelse för att det vore svårt att beskriva konsekvenserna av ansökan om ändringstillstånd om inte en begränsning införs. Men syftet med kurvade inflygningar, åtminstone till bana 01R, är ju att undvika raka inflygningar till banan. Då förefaller en begränsning av antalet tillåtna kurvade inflygningar vara kontraproduktivt. Man kan också fråga sig vad som händer om man under ett år når upp till gränsen för antal tillåtna kurvade inflygningar och en pilot begär att få tillämpa kurvad inflygning?

Det kan naturligtvis vara så att den ansökta begränsningen är så väl tilltagen att de problem länsstyrelsen pekar på inte kommer uppstå inom en överskådlig tid och därmed inte blir några problem i praktiken. Det är svårt att bedöma.

Länsstyrelsen i Uppsala län

Behovet av kurvade inflygningar i tätbebyggda orter söder om Arlanda, framför allt i Upplands Väsby, är uppenbar. Något motsvarande behov finns inte norr om flygplatsen i Uppsala län. Som länsstyrelsen får förstå det är Swedavias argument för kurvade inflygningar till bana 19R framför allt att minska flygbolagens bränsleförbrukning. Detta ger en viss minskning av luftutsläpp eftersom inflygningsvägen blir kortare. Länsstyrelsen anser däremot att exponering för flygbuller vid bostäder och i skyddade områden väger tyngre.

Länsstyrelsen konstaterar att sträckningen för den (västra) kurvade inflygningen RNP x RWY 19R (AR) kommer att påverka det planerade bostadsområdet Nysala i Uppsala kommun, som ligger öster om Natura 2000-området Lunsen vid gränsen mot Knivsta kommun. Sträckningen går också genom Lunsen, som används flitigt av boende i Uppsala och Knivsta i friluft- och rekreationssyfte.

RNP y RWY 19R (AR) (den östra) passerar över bostadsområdet Marielund och vid sjön Trehörningen i Uppsala kommun. I Marielund förbereds planläggning av bostäder. Vid sjön Trehörningen ligger Fjällnora som är ett mycket välbesökt naturområde.

De kurvade inflygningarna som Swedavia ansöker om skulle medföra att flygrörelserna inför landning sprids över ett större område än vid befintlig verksamhet. Länsstyrelsen anser att dessa behöver hållas samlade så långt som möjligt för att minimera antalet boende som exponeras för flygbuller. Att sprida ut flygrörelser över ett större område gör att boende och skyddade områden som tidigare inte exponerats för inflygningar till bana 19R kommer att beröras. Förutsägbarheten för boende minskar vilket är en viktig aspekt från störningssynpunkt. Ansökan

redovisar förändringar i antalet bullerstörda boende sammantaget, men inte hur situationen skulle bli i de södra delarna av Uppsala län.

Länsstyrelsen noterar att Swedavia inte har redovisat flygvägarna för rak inflygning till bana 19R, vilket hade gjort det enkelt att jämföra dessa med de ansökta kurvade inflygningarna. Efter att ha studerat *Teknisk beskrivning del II bilaga 1 – Beskrivning av flygvägssystem i Ansökan om nytt miljötillstånd för verksamheten vid Stockholm Arlanda Airport 2011*, bedömer länsstyrelsen att rak inflygning till bana 19R är att föredra från bullerstörningssynpunkt framför de ansökta kurvade inflygningarna.

Länsstyrelsen bedömer sammantaget att Swedavia inte bör ges tillstånd till de ansökta kurvade inflygningarna till bana 19R.

Bygg- och miljönämnden i Norrtälje kommun

Med de förklaringar som Swedavia presenterat som grund godtar nämnden Swedavias redovisningen och nämnden har inte längre någon erinran mot ansökt ändring. Kommunen kommer istället att lägga fokus på frågan om riksintressepreciseringen för Arlanda och hur denna fråga berör framför allt bebyggelseutvecklingen i kommunen.

Sigtuna kommun

Samrådet

Sigtuna kommun uppgav i samrådet att det inte får ske någon överflyttning av trafiken till bana 01 L som drabbar Rosersberg negativt genom ökade överflygningar. Det är inte acceptabelt med en försämring för Sigtuna kommuns invånare. Sigtuna kommun begärde dessutom en tydlig redovisning på kartbild hur radarspår för inflygningarna ser ut idag och för de nya RNP AR-procedureerna. Sigtuna kommun konstaterar att Swedavia inte har redovisat hur mycket trafik som flyttas

över till bana 01 L och som drabbar boende i Rosersberg. Dessutom så har Swedavia inte bemött eller redovisat hur den ansökta verksamheten påverkar de boendes tillgång till lugna perioder.

Bedömning

Ansökan tillsammans med underlagen visar att det blir en ökning av flygbullerstörningar i Sigtuna kommun. Skälet till de ökade störningarna är en föreslagen förändring i hur flygplanen trafikerar flygplatsen, framför allt genom att dagens begränsning för så kallade mixade parallella operationer tas bort. Förändringen i trafikeringen får som följd att områden som störs av flygbuller växer och fler boende blir störda. Föreslagna förändringar medför en ytterligare försämring nämligen att lugna perioder försvinner för boende nära banändorna. Underlagen till ansökan visar att det tillkommer fler hushåll som exponeras för flygbuller nattetid. Exponering för flygbuller medför hälsorisker för de boende. Dessa hälsorisker ökar när störningar medför störd eller avbruten nattsömn. Exponering för flygbuller kan leda till en rad olika sjukdomar däribland hjärt- och kärlsjukdomar. Exponering för flygbuller kan också kopplas till inlärningssvårigheter och sämre ordförråd hos barn. Barn och unga utgör dessutom särskilt känsliga grupper.

Idag exponeras 1 800 bostadshus nattetid av högt flygbuller. Den sökta verksamheten kan vid ett maximalt utnyttjande av tillståndet medföra en ökning i antalet bullerexponerade bostadshus nattetid till 2 200 stycken. De bostadsområden i Sigtuna kommun som kan omfattas av en ökad påverkan från flygbuller är Rosersberg, Skånela, Åholmen, Vallstanäs, Harg, Nyborg, Bergshamra och Gullbacken. En korrekt bedömning av hälsorisker för de som exponeras av flygbuller ska baseras på ljudnivåer utomhus och den tekniska utformning som påverkar reduktionen av buller för varje bostadsbyggnad. Swedavia förenklar för mycket när de räknar hushåll som får det bättre i tätorten Upplands Väsby där bullernivåerna är låga i en jämförelse med bullernivåerna i exempelvis Rosersberg eller Skånela. Vid en bedömning eller jämförelse av störningar från den sökta verksamheten så ska beaktas att hälsoriskerna är större för boende nära flygplatsen. I Rosersberg finns

förskolor och en grundskola. Kommunen bedömer att förändringarna i bullerutbredningen innebär olägenhet för människors hälsa för de boende i berörda områden. Nuvarande begränsning som anger att mixade parallella operationer endast får användas då antalet flygrörelser uppgår till 84 per timme bör därför behållas och den delen av ansökan bör avslås.

Ansökan redovisar inte vilka hus som berörs eller de ökade hälsorisker som förändringen medför eller hur hälsoriskerna ska hanteras. Om domstolen överväger att medge sökt tillstånd i delen som rör mixade parallella operationer behöver underlagen till ansökan därför kompletteras med en redogörelse av

- hur föreslagen trafikering påverkar boende nära banändorna 01L, 01R, 19R och hur detta påverkar de boendes tillgång till lugna perioder, en bedömning av risker för människors hälsa, behovet av störningsreducerande åtgärder och förslag till störningsreducerande åtgärder som ska genomföras. Av redogörelsen ska också framgå olika möjliga störningsreducerande åtgärder, kostnader för olika störningsreducerande åtgärder samt den tid som behövs för att genomföra föreslagna åtgärder.

Hushållning med resurser

I ansökan anges att det går att minska den årliga förbrukningen av bränsle med 2000 ton. Skälet bakom minskningen är att antalet tillfällen minskar när flygplan ligger i vänteläge i luften. Minskningen av bränsleförbrukning bedöms medföra lägre nyttjande av ändliga resurser och minskad påverkan på klimatet.

Barnrättsperspektivet

Barn kan beröras negativt av de ansökta förändringarna då dessa leder till ökad exponering av flygbuller. Barns ljudmiljö beaktas med syfte att minska risker för barns hälsa. Barn har inte tillfrågats under beredningen av ärendet.

Täby kommun

Kommunen framhåller följande. Swedavia söker tillstånd enligt miljöbalken att inom ramen för gällande tillstånd få tillämpa alternativa inflygningsprocedurer, s.k. kurvade inflygningar, till bana 01R, bana 01L och bana 19R, i ansökan benämnda alternativ 1 och alternativ 2. Alternativ 1 förordas av Swedavia då det alternativet har en bättre användbarhet för flygledarna och bedöms på sikt kunna tillämpas i högre omfattning jämfört med alternativ 2. Alternativ 1 ger en viss ökning av flygbuller i Täbys västra delar. Alternativ 2 påverkar Täby kommun något mer vad gäller flygbuller i kommunens västligaste del.

Upplands-Bro kommun

De sökta alternativen med kurvade inflygningar berör nya områden inom Upplands-Bro kommun. Vid genomgång av MKBn konstateras att Upplands-Bro kommun inte påverkas av flygbullernivåer (FBN) som överskrider riktvärden däremot kommer de nya inflygningsalternativen att innebära mer flygtrafik över vissa delar av kommunen. I en glest bebyggd landsbygdskommun som Upplands-Bro kan dessa komma att upplevas som störande, trots att de inte överskrider FBN. Detta innebär att FBN kommer att stiga något i dessa området vilken innebär en försämring för alla i Upplands-Bro.

Merparten av starterna från banorna 19R, 19L och 08 går samman över Björklidsvägen och påverkar tätorterna Kungsängen, med boende i Brunna och Tibble, och Bro. De nya dragningarna RNPxRWY 01R (AR) som planeras över detta område tillkommer vilket skulle medföra att ökade ljudstörningar ”alltid” förekommer då flygningar kommer att utföras oavsett vindförhållanden. Det är av väsentlig vikt att bostadsområden och presumtiva områden som är utpekade i Översiktsplan inte ska påverkas av mer buller.

Förutom boende så berörs två av kommunens friluftsområden där tystnad är en väsentlig del av upplevelsen, Låssahalvön och Lennartsnäs, samt Broängarnas

naturreservat och fågelskyddsområde. Med de sökta alternativen bedöms ljudnivån öka till omkring FBN 40 dB(A) vilket är en försämring för området. Kommunen avstyrker den nya dragningen över Upplands-Bro kommun.

Upplands Väsby kommun

Frågan om ändringstillstånd

Kommunen instämmer i Swedavias redogörelse för de förutsättningar som uppställts för att ändringstillstånd ska kunna meddelas. Kommunen önskar då särskilt ta fasta på dels den omständighet som rör mängden förelägganden och ändringstillstånd, dels omfattningen av miljöstörningar från verksamheten. Redan mot bakgrund av dessa omständigheter konstaterar kommunen att det inte bör vara möjligt att meddela ändringstillstånd för verksamheten.

Som ett mycket tydligt exempel på det olämpliga i att meddela ändringstillstånd med hänsyn till tidigare ändringstillstånd och möjligheten att utöva tillsyn över verksamheten kan nämnas förslaget till allmänt villkor under punkten 1. I det allmänna villkoret hänvisas till inte mindre än fyra tidigare domar samt görs ett tillägg med avseende på vissa förutsättningar som ska gälla vid tillämpningen av redan meddelade villkor och föreskrifter. Kommunen noterar dels att det lär vara omöjligt att tillämpa sådant villkor, som omfattar ett mycket stort antal omständigheter som sinsemellan inte är fullt samordnade, dels att det föreslagna medför en ytterligare försämring i förhållande till omgivningen framförallt genom tillägget rörande tätortsdefinitionen vid visst årtal. Inte heller i denna del lämnas någon förklaring eller något motiv till försämringen. I denna del bör då även lyftas fram villkorsförslag nummer 37, som medför ytterligare svårigheter vid tillämpningen och som även synes medge en ökad belastning för omgivningen.

Det har såväl för tillsynsmyndigheten som domstolen i tidigare ärenden och avgöranden uppstått betydande svårigheter att sinsemellan kunna förstå och tillämpa de villkor som redan gäller för verksamheten. Med ytterligare tillägg och justeringar

enligt ansökan lär vara än mindre möjligt för någon att fullt ut tillgodogöra sig innebörden av gällande tillstånd och dess villkor. Kommunen kan därmed svårligen se tydligare exempel än detta på när en företeelse inte kan prövas inom ett ändringsförfarande, än det som nu ligger för domstolens prövning.

Till det ovan sagda kommer att Swedavia fortlöpande till tillsynsmyndigheten meddelar att bolaget inte uppfyller gällande och sedan tidigare meddelade villkor. Med nu ingiven ansökan synes inte heller denna omständighet vara beaktad eller hur omfattningen av miljöstörningar ska kunna hållas inom medgivna ramar.

Den dom som Swedavia hänvisar till saknar relevans, eftersom den avser en verksamhet av obetydlig omfattning ställd i relation till den nu aktuella. Ändringen för verksamheten vid flygplatsen i Västerås berörde små propellerflygplan i flygplatsens omedelbara närhet och inte trafikflygplan som rör sig över betydligt större områden samt vidare endast flygningar dagtid.

Kommunen vidhåller även att det inte genom nu aktuell ansökan går att på ett tillfredsställande sätt bedöma de miljöeffekter som skulle uppstå genom ändringen eller reglera dem på ett sätt som gör att omgivning och tillsynsmyndighet kan följa upp dessa.

För att illustrera att fråga är om mindre enkla avgränsningsfrågor mellan nu tillståndsgiven verksamhet och med ändringsansökan önskad, så har kommunen i en ingiven bild beskrivit de flygvägar som råder idag och de som skulle möjliggöras genom ansökan. Kommunen vidhåller därför att det svårligen går att avgränsa nu aktuell prövning i förhållande till redan meddelat tillstånd.

Ansökans omfattning och inriktning

Kommunen framhåller även fortsättningsvis att det med ansökan – såsom den utformats av Swedavia – skulle följa avsevärda lättnader i förhållande till nu

gällande tillstånd för verksamhetens bedrivande. Detta på ett sätt som kunde medföra betydande ökning av omgivningspåverkan framförallt i form av buller.

Med villkor 10 följer att Swedavia så långt det är möjligt och utan att det påverkar flygplatsens kapacitet och med hänsyn tagen till regelverk för flygtrafiktjänsten, flygsäkerhetsskäl och väderleksförhållanden, ska genomföra inflygningsprocedurer som undviker Upplands Väsby tätort. Såsom Swedavia valt att utforma ansökan så avser den nu ett *maximalt* antal rörelser som ska få genomföras och då utan särskild nedre gräns. Vidare understryker bolaget att det är viktigt att tillståndet omfattar en *möjlighet* men inte en *skyldighet* att genomföra vissa procedurer.

Den begärda lättnaden i förhållande till skyldigheten att så långt möjligt undvika Upplands Väsby tätort har inte motiverats och kan inte heller motiveras enligt kommunens uppfattning. Swedavia undviker även att förklara hur det nu föreslagna ändringstillståndet med villkor skulle förhålla sig till nu gällande villkor 10. Såvitt Kommunen kan uppfatta har inte heller någon förklaring till eller motivering för att ett tak skulle sättas på antalet flygrörelser som bl.a. undviker tätorten lämnats.

Sammantaget kan kommunen därför inte se att tillstånd kan lämnas på sätt som Swedavia begär. Kommunen utgår istället från att Swedavia fortsätter arbetet med att kunna uppfylla redan under tillstånd uppställda villkor, om att undvika tätorten och då på ett sätt som kunde minska belastningen på omgivningen.

Med ett maximalt antal rörelser begränsas villkor 10. Någon annan slutsats är inte möjlig att dra. Det är en helt annan fråga att det ur kapacitets- och tillämpnings-synpunkt kan vara så att ett visst största antal rörelser är möjliga. Syftet med ett villkor är dock inte att begränsa effekten av en för omgivningen positiv företeelse, utan att begränsa effekten av en negativ företeelse.

Vidare har kommunen ständigt utgått från att det sätt som står till buds för att uppfylla villkor 10, och således undvika Upplands Väsby tätort, är genom kurvade inflygningar. Det är därför endast i villkoret uppräknade skäl som kan medge raka

inflygningar. De omständigheter som Swedavia nu anger till stöd för att även fortsatt medge raka inflygningar – bl.a. att kurvade inflygningar inte är ett standardförfarande och vad som sägs i avsnitt 3.2.2 – bör ha förelegat redan vid tidigare prövningar och är därmed inget som nu kan tas till intäkt för att begränsa antalet kurvade inflygningar. Kommunen invänder då även mot Swedavias påstående om att nuvarande tillstånd ger en möjlighet att genomföra kurvade inflygningar. Nuvarande tillstånd förutsätter att sådant förfarande tillämpas.

I fråga om Swedavias resonemang rörande villkor 37 så synes det bygga på att ordet ”faktiska” skulle vara överflödigt. Kommunen kan inte godta denna ståndpunkt, eftersom villkoret nu rent faktiskt (sic!) innehåller just det aktuella ordet och med det de förpliktelser som följer av detta; bl.a. att förhålla sig till ett faktiskt utfall.

I fråga om de av Swedavia föreslagna alternativen delar kommunen Naturvårdsverkets och länsstyrelsens ståndpunkt att alternativ 2 är att föredra; om ansökan skulle godtas. Vidare är verkets förslag till villkor under punkterna NV2 och NV3 lämpliga att föreskriva.

Swedavia anger nu även att de rapporter som lämnas till tillsynsmyndigheten inte innehåller en redovisning av överträdelser av gällande villkor. Kommunen bilägger därför ett exempel på vad Swedavia rapporterar till länsstyrelsen genom flygvägs- och flygbullerkontroll; i detta fall för kvartal 2/20. Genom kryss i ruta markerar Swedavia i anslutning till redovisade villkor huruvida villkoret uppfylls eller ej. Av 20 redovisade villkor meddelar Swedavia att åtta av dessa inte uppfylls. Redovisningen avviker i nu aktuellt hänseende inte från vad som fortlöpande redovisas till länsstyrelsen. Kommunen vidhåller därför sin invändning i denna del. Det bör därmed vara uppenbart att gällande villkor inte efterkoms, vilket dock kan vara att skilja från frågan om Swedavia faktiskt och rättsligt kan efterkomma dessa. Det är emellertid just denna fråga som redan i sig bör motivera en prövning av annan omfattning än den Swedavia nu förespråkar. Om Swedavia inte kan efterkomma villkor som bl.a. föreskriver att trafik inte får belasta tätorter ur bullerhänseende (utan undantag som finns i andra villkor), så bör de ges en annan utformning. I

annat fall är inte verksamhetens omgivningspåverkan lämpligt reglerad. Tillstånd och villkor måste medföra att Swedavia är förpliktat att hålla sig inom dessa och att därmed den maximala belastningen på omgivningen kan regleras. Detta utgör en grundläggande förutsättning för tillståndsgivning och villkorsreglering.

Övriga omständigheter

Tillstånd att bygga bana 3 gavs under förutsättning att Upplands Väsby centrala delar inte skulle överflygas. Grundtillståndet gavs av Koncessionsnämnden år 1993 (46/93). Grunden för gällande villkor 10 är densamma som den har varit sedan 1993, dvs. att Upplands Väsby tätort inte ska överflygas.

Sedan 2014 har regelverket ändrats. Det är nu tillåtet att genomföra raka inflygningar till bana 1 samtidigt som det görs kurvade inflygningar till bana 3. Av de flygplan som idag trafikerar Arlanda har mer än 50 procent den tekniska möjligheten att genomföra kurvade inflygningar av den typ som finns på Arlanda.

Upplands Väsby kommun anförde vid prövningen i Mark- och miljööverdomstolen 2014 att tidpunkten 2018 i det då gällande villkoret kunde ändras till 2024. Teknik- och regelutvecklingen gick snabbare än kommunen trodde och vi är redan idag framme vid den tidpunkt då det är möjligt att använda sig av kurvade inflygningar till en bana och samtidigt genomföra raka inflygningar till en parallellbana. Av implementeringsskäl synes dock 1 januari 2024 fortfarande vara en lämplig tidpunkt vid vilken Upplands Väsby tätort inte längre får överflygas.

Vallentuna kommun

Det sökta ändringstillståndet behöver samordnas med pågående arbete med riksintresseprecisering inklusive tillhörande nytt influensområde för buller. Det är olyckligt att ett remitterat förslag till riksintresseprecisering har föregått denna ansökan. Att en ansökan om ändringstillstånd som kan påverka influensområdet sker efter att riksintressepreciseringen redan skickats på remiss medför en

otydlighet kring influensområdets utformning och därmed kan processen gällande flygplatsens samlade markanspråk inte anses vara transparent enligt kommunen. Kommunen motsätter sig ett utökat influensområde jämfört med remissförslag av Arlanda riksintresseprecisering.

Det framgår inte tydligt av ansökan och tillhörande miljökonsekvensbeskrivning vilken påverkan som uppstår av varje enskild inflygningsprocedur. För att kommunen ska ha möjlighet att tydligt utläsa vilka konsekvenser som uppstår inom Vallentuna kommuns gränser behövs information för respektive inflygningskorridor om både antal flygrörelser och frekvensen av dessa. Förslagsvis hade bolaget i sin ansökan kunnat redovisa en fördelning över året av den tillåtna flygtrafiken för varje enskild inflygningsprocedur, alternativt en dygnsmedeluppskattning av denna. Om det inte är möjligt att uppskatta en tillförlitlig siffra anser kommunen att bolaget behöver presentera ett scenario med maximalt antal överflygningar, ett så kallat ”worst case”. Kommunen tolkar ansökan som att betydligt fler överflygningar kan komma att ske över Vallentuna kommun, något som beroende på frekvens kan upplevas som störande av kommuninvånare även om riktvärden enligt trafikbullerförordningen inte överskrids.

Kommunen ser att ett ökat antal överflygningar kommer medföra en negativ påverkan på regionalt utpekade tysta områden inom kommunen. I ansökan föreslås en direkt överflygning av det tysta området Angarnssjöängen, flygkorridoren är placerad mycket nära Natura 2000-området med samma namn som är en mycket välbesökt fågelsjöäng och det största naturreservatet i kommunen. Området är även rikt på fornlämningar och det finns ett flertal stigar som leder besökare runt, däribland den regionala vandringsleden Roslagsleden. Ökade inflygningar över detta område medför en uppenbar risk för negativ påverkan på områdets upplevelsevärde. I ansökans miljökonsekvensbeskrivning beskrivs ingen särskild påverkan på detta område eftersom ingen större förändring av bullernivåer bedöms ske. Kommunen anser att det för de tysta områdenas upplevelsevärden är lika viktigt att ta hänsyn till hur ofta buller från flygtrafiken uppstår och att brist på

tydligt redovisat antal inflygningar fördelat på året för respektive inflygningsprocedur återigen är problematisk.

I kommunens översiktliga bullerkartering med prognosår 2040 har det även identifierats delområden inom de tysta områdena där vägtrafikbuller enskilt genererar ljudnivåer över 45 dB. Det saknas resonemang kring hur en ökad flygtrafik över tysta områden tillsammans med buller från en framtida ökad vägtrafik kan medföra förhöjda ljudnivåer även om buller från flygtrafiken enskilt anses godtagbart.

Kommunen vill påminna om det förhållningssätt till tysta områden som finns specificerat i den regionala utvecklingsplanen för Stockholm: ”Större utbyggnader och etablering av störande verksamhet bör undvikas i områden med stora samlade rekreations-, natur- och kulturvärden samt i stora, opåverkade och tysta områden.” Kommunen menar att även Swedavias verksamhet ska hållas efter samma standard och att inflygningsproceduren som direkt genomskär det tysta området Angarnssjöängen om möjligt ska justeras.

Föreningen Väsbybor mot Flygbuller

Bakgrund och EoR-konceptet

Alltsedan första tillståndet med bana 3 på Arlanda flygplats har det varit ett krav att undvika överflygning av tätorten Upplands Väsby. För att åstadkomma det upprätthållna villkor 10, som enligt tillståndsansökan 2011 uppfyllde kapacitetskrav upp till 84 rörelser per timme (segregerat mönster). Tillståndsansökan hade dock krav på minst 88 rörelser per timme och det med mixade operationer. För att tillmötesgå detta samtidigt som att inte åstadkomma onödigt buller över tätorten infördes som en grundförutsättning för tillståndet att mixade operationer endast blev tillåtet från 84 rörelser och uppåt. Denna begränsning placerades innan villkoren i tillståndet, utgörande en grundförutsättning för hela tillståndet i likhet med det maximala antalet rörelser för flygplatsen. Det senare hänvisar Swedavia till på andra ställen i

denna ansökan. För att ändra siffran 84 fordras således att söka ett nytt tillstånd det vill säga det räcker inte med ett ändringsförfarande. Eftersom Swedavia hitintills inte har kunnat visa att kurvade inflygningar i högtrafik är möjliga, vilket står som första alternativ i EoR-konceptet, kommer endast raka inflygningar i det konceptet att användas. Det innebär en avsevärd försämrad situation för tätorten och även en försämring för Rosersbergs tätort, vilket gör att konceptet inte rimmar med gällande tillstånd och villkor. Konceptet kan därför inte accepteras inom ramen för ändrings-tillstånd.

Snedfördelning mellan antalet ankomster och antalet avgångar

Snedfördelningen i trafiken är inte så stor att ändringsförslaget i detta löser något idag olösligt problem, det vill säga snedfördelningen har ingen kritisk inverkan på möjlig kapacitet. Det enda som Swedavia åstadkommer med ansökt koncept är att permanenta raka inflygningar till bana 01R vid låga rörelsetal på bekostnad av tätortsboendes livsmiljö. Den enda part som kan ha nytta av detta är Swedavia, som tappar incitament till att undvika tätorten. Det finns ju inga begränsande tal i avgivet förslag, varför det inte ens går att utöva någon tillsyn värd namnet.

Invändningar mot ansökan om tillstånd till EoR

Ansökan om EoR saknar tillämpningsbeskrivning och det är oklart när Swedavia menar att EoR kan användas.

Beskrivningen i ansökan om EoR av hur trafikavvecklingen sker följer inte gällande verksamhetstillstånd för Arlanda.

Föreningen ifrågasätter när regelbundna överflygningar av Upplands Väsby tätort till bana 01R blev generellt tillståndsgivet. Ansökan om EoR följer inte lagakraftvunnet trafikmönster i tillståndet. Ansökan stämmer inte överens med vad Mark- och miljööverdomstolen anförde i domskälen i 2014 års dom. Ansökan ändrar vad som menas med lågtrafik i tillståndet.

Domstolen kan inte godkänna icke tillståndsgiven regelmässig inflygning över Upplands Väsby tätort med ett ändringstillstånd. Swedavia ansöker om att upphäva en grundförutsättning för gällande tillstånd, nämligen ett av domstolen infört skydd för Upplands Väsby tätort (parallella mixade operationer då kapaciteten uppgår till 84 rörelser per timme eller mer).

Swedavia gör avvikelser från gällande tillstånd enligt följande.

- Följer inte ansökt mönster för lågtrafik från söder.
- Följer inte villkor 10 angående överflygningar av Upplands Väsby.
- Flygtrafikledare får själva besluta aktuell kapacitet för mönster bana 1 och 2.
- Trafikintensitet i gällande tillstånd ändras från per timme till per 20 minuter.
- Införandet av det nya begreppet ”medelhög” trafik i gällande tillstånd.
- Ändrar definitionen av begreppet lågtrafik.

Sammanfattning

Det har nu gått i storleksordningen 30 år sedan LFV/Swedavia påstod att det på några få års sikt skulle vara möjligt att undvika tätorten Upplands Väsby vid inflygning till bana 01R. Att undvika tätorten var således en förutsättning för att ansökt banplacering skulle kunna godkännas. Idag finns tekniska och operationella möjligheter att undvika tätorten (se bland annat avsnitt 7.1 i ansökan), men man hänvisar till några omoderna flygplan, vilka man låter få styra sin verksamhet och sin icke följsamhet till villkor 10. Istället för att göra som det står i villkoret ansöker man här om ändringar i sitt verksamhetstillstånd för att tillståndsbestämmelserna skall bli anpassade till det felaktiga sätt man opererar flygplatsen på.

Ansökan om ändringstillstånd vilar även på av Transportstyrelsen icke godkända internationella bestämmelser. Domstolen kan med ovan erfarenhet om Swedavias brister i trovärdighet gällande framtida teknik inte fatta beslut om procedurer som inte finns. Dessutom försämras med förslaget bullersituationen för de båda tätorterna Upplands Väsby och Rosersberg.

- En ansökan om ändringstillstånd borde endast innehålla mindre justeringar av gällande tillstånd.
- De avvikelser från gällande tillstånd som kan finnas skall tydligt beskrivas.
- Föreningen har här visat på att Swedavias ansökan om ändringstillstånd, vad gäller EoR-konceptet, bygger på mycket grova överträdelser av gällande tillstånd, vilka inte har redovisats öppet. (Föreningen behöver inte bevisa hur Swedavia tillämpar gällande tillstånd. Det står i Swedaviadokumentet).
- Ansökan innehåller även många oriktiga påståenden.
- När fick Swedavia mönster med regelmässiga raka inflygningar till bana 01R tillståndsgivna?
- Detta är en tillsynsfråga, men myndigheten har inte reagerat. Varför?
- Swedavias tillämpning av gällande tillstånd saknar minsta tillstymmelse av skydd mot överflygningar av UV tätort.
- Av allt det ovan framförda i kombination, blir resultatet ett helt nytt verksamhetstillstånd jämfört med det som är lagakraftvunnet från 2013 och 2014. Mycket döljs bakom att det redan skulle vara ”tillståndsgivet”.

En huvudfråga är vad Swedavia tillämpar för definition av högtrafik? Är det domarna i mål M 2284-11 och M 11706-13? Eller gäller det av Swedavia och LFV:s beslutade dokumentet ”Redovisning av användning av bana 01R på Stockholm Arlanda Airport för landning”? Föreningen yrkar, i det fall domstolen skulle bifalla EoR-konceptet, att det otvetydigt ska framgå av domen i målet vad begreppet högtrafik innebär vid ansökt mönster från söder.

Ewa Lundgren och Örjan Lundgren

Swedavia ansöker om att utöka flygverksamheten samt etablera en rad nya kurvade inflygningsleder. Kurvad inflygning RNP 01R har förlagts så att den korsar det område som är markerat enligt tidigare och som redan idag är mycket bullerutsatt från startande flyg. Den föreslagna dragningen RNP x RWY 01R korsar 19R och 19L just där dessa sammanstrålar. Det är minst sagt förvånande att man föreslår

denna dragning som innebär att ett antal fastigheter, som redan är mycket bullerutsatta av startande flyg, även ska utsättas för landande flyg. I 2 kap. 3 § står det att miljöpåverkan ska vara så liten som möjligt. Det verkar som om miljöhänsyn endast gäller tätorter. Miljöhänsyn måste även gälla för glest befolkade områden. Vid ett antal tillfällen har stora långdistansplan använt RNP x RWY 01R (eller 01L) och då har vi observerat ett mycket högt buller. Om nattflygningar eller morgonpeaken förläggs över området skulle sömnen störas.

Att förvärra bullersituationen över ett redan bullerutsatt område kan inte vara att tillämpa en god miljöhänsyn. I linje med miljöbalken borde denna redan dåliga situation inte göras ännu värre. Konsekvensfördelningen av förslagna kurvade flygled slår ojämlikt och drabbar de som valt att leva mellan tätorter en mycket sämre miljö, sett till buller och utsläpp. Livskvaliteten blir i hög grad lidande. Därför föreslår undertecknade att RNP x RWY 01R inte beviljas tillstånd.

För att reducera bullerstörningarna i vårt område borde startande flyg från 19L och 19R spridas ut och flera utflygningstvågar etableras samt att inte förlägga den tilltänkta kurvade inflygningen RNP x RWY01R (AR) till detta område.

Merparten av alla starter från banorna 19R, 19L samt 08 går ihop till en gemensam flygsvägg som idag går rakt över Björklidsvägen i Upplands-Bro och som även stör i tätorterna Kungsängen och Bro. De nämnda banorna används alltid förutom när det är nordliga vindar. Tillsammans blir det väldigt många starter över Björklidsvägen samt över tätorterna i Upplands-Bro kommun, vilket medför att det är stressande att vistas utomhus samt att hela naturupplevelsen i kommunens grönområden blir förstörd. Dessutom väcks man varje morgon 06:30 av startande plan. I samhället talar man ofta om solidaritet och vi yrkar på "bullersolidaritet", dvs att flera utflygningstvågar etablerades. Många stora internationella flygplatser alternerar mellan flera ut- och inflygningsspår.

De yrkar spridning för start och landande flygplan. De förespråkar en "bullersolidaritet" för de nya RNP-AR-procedurerna mot bana 01 L samt att ytterligare

RNP-AR procedurerna läggs till de redan publicera landningsprocedurerna för landning bana 01 R, som publicerades utan prövning och samråd. De lyfter gärna fram London Luton Airport som ett gott exempel där man lyckats sprida landningar till flertalet RNP-AR flygvägar. Spridning av buller är bästa möjliga teknik och den kan inte anses orimlig.

De har tidigare önskat en justering av dragningen av den kurvade inflygningen RNP x RWY01R (AR) eftersom det förekommer landningar rakt över deras fastighet. Vid grundliga studier av den dokumenterade inflygningsvägen RNP x RWY01R visar det sig att den ligger cirka 200 m norr om vårt hus. Ett antal flygplan följer dock inte inflygningsvägen exakt och flyger då över deras fastighet. Slutsatsen är att de inte vill att inflygningsvägen flyttas imaginellt söderut. Ska den flyttas så borde den flyttas ett antal kilometer bort, dock förordar de att RNP x RWY01R inte alls beviljas tillstånd.

MÅLETS HANDLÄGGNING

Mark- och miljödomstolen har hållit huvudförhandling i målet den 7–8 september 2021.

DOMSKÄL

Ramen för domstolens prövning

Mark- och miljödomstolen ska pröva följande.

1. Swedavias yrkande om tillstånd att inom ramen för gällande tillstånd (tillståndsgivet trafikfall 1a) till verksamheten om 350 000 flygrörelser per år få tillämpa alternativa inflygningsprocedurer i form av RNP AR-procedurer (kurvade inflygningar) till bana 01R, bana 01L och bana 19R. Det är fråga om

- tre RNP AR-procedurer till bana 01R som här förenklat benämns x-, y- och z-procedureerna för bana 01R, varav y-proceduren har ett alternativ 1 respektive alternativ 2 (maximalt 19 500 till bana 01R per år)
- en RNP AR-procedur till bana 01L (maximalt 3 100 per år)
- två RNP AR-procedurer till bana 19R (maximalt 2 900 per år).

2. Swedavias yrkande om 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.

3. Frågor om villkor, nämligen

- Swedavias yrkande om ett allmänt villkor för den sökta verksamheten.
- Swedavias yrkande om ett nytt villkor om begränsningar nattetid för kurvade inflygningar enligt x, y- och z-procedureerna för bana 01R.
- Swedavias yrkande om ändring av gällande villkor 37.
- Motparternas yrkanden om villkor.

4. Frågor om

- godkännande av miljökonsekvensbeskrivningen
- verkställighetsförordnande
- kontrollprogram.

Inom ramen för prövningen av yrkandena om tillstånd har domstolen att bedöma om det finns förutsättningar att ge tillstånd genom ett ändringstillstånd enligt 16 kap. 2 a § miljöbalken.

Förutsättningar för ändringstillstånd

Upplands Väsby kommun och Föreningen Väsbybor mot Flygbuller har ansett att de ansökta ändringarna inte kan prövas inom ramen för ett ändringstillstånd.

Enligt 16 kap. 2 a § miljöbalken får vid ändring av en miljöfarlig verksamhet tillståndet begränsas till att enbart avse ändringen (ändringstillstånd).

I förarbetena till bestämmelsen anføres bl.a. följande (prop. 2004/05:129 s. 62 ff.). Det är en lämplighetsfråga i vilka fall en begränsad prövning ska kunna ske. Förutom ändringens omfattning och miljöpåverkan samt dess betydelse för verksamheten som helhet har ett antal andra faktorer betydelse. Sådana är exempelvis hur lång tid som förflutit sedan grundtillståndet meddelades, om flera ändringstillstånd eller förelägganden meddelats tidigare, hur snabb den tekniska och miljömässiga utvecklingen är i branschen, vilka förändringar som skett i företaget och dess omgivning sedan grundtillståndet samt omfattningen av de miljöstörningar som förekommer. I många fall kommer en verksamhet att ändras på ett så betydande sätt att det i praktiken ofta inte är möjligt eller lämpligt att överhuvudtaget avgränsa tillståndet till enbart den avsedda ändringen. I sådana fall ger det sig självt att tillståndet bör avse hela verksamheten så som den ser ut efter ändringen. Prövningens omfattning bör alltid bestämmas utifrån vad som från miljösynpunkt är nödvändigt med anledning av den avsedda ändringen. Verksamhetsdelar som har ett miljömässigt samband med ändringen måste naturligtvis prövas i sitt sammanhang. Ändringen kan göra det nödvändigt att ändra villkor som tidigare har meddelats för de delar av verksamheten som inte omfattas av ändringen. Detta gäller i fråga om villkor som har ett sådant samband med ändringen att de villkor som bör gälla för ändringen inte kan ses isolerat från de tidigare villkoren och vice versa. Om ändringar i produktionens storlek eller i centrala delar av processen har ett sådant samband med de övriga villkor som gäller för verksamheten att ett tillstånd som enbart avser ändringen vore olämpligt, bör dock det nya tillståndet avse verksamheten som helhet, dvs. prövningen bör utmynna i ett nytt tillstånd för hela verksamheten.

I rättsfallet MÖD 2020:27 bedömde Mark- och miljööverdomstolen att ändringstillstånd kunde meddelas när en ändring av en vindkraftpark huvudsakligen avsåg tillstånd för att uppföra färre vindkraftverk men med en högre totalhöjd. Mark- och miljööverdomstolen ansåg att en ändring kan prövas genom ett ändringstillstånd när det är möjligt att på grundval av ansökan på ett godtagbart sätt bedöma de miljöeffekter som ändringen av verksamheten medför, under förutsättning att det med hänsyn till övriga omständigheter kan anses lämpligt.

Ansökan om ändringstillstånd gäller tillstånd att inom ramen för gällande tillstånd till verksamheten om 350 000 flygrörelser per år få tillämpa alternativa inflygningsprocedurer i form av kurvade inflygningar till tre av Arlanda flygplats sex banor (på två av de tre rullbanorna, bana 1 och 3). Vidare gäller ansökan tillstånd till modifiering av två bananvändningsmönster baserat på EoR för två av de tre rullbanorna (bana 1 och 3).

Mark- och miljödomstolen gör följande överväganden i frågan om det är möjligt att pröva ändringarna inom ramen för ett ändringstillstånd.

Gällande grundtillstånd meddelades genom domar 2013 och 2014 och bedöms vara meddelat inom en relativ närtid med beaktande av att tio år ännu inte förlutit från tidpunkten för tillståndsdomens laga kraft (jämför omprövningsbestämmelsen i 24 kap. 5 § första stycket 1 miljöbalken).

Ändringarna i form av kurvade inflygningar och modifiering av bananvändningsmönster innebär inte någon ökad trafikmängd till och från Arlanda. Ändringen i form av kurvade inflygningar avser att permanenta vissa inflygningsprocedurer som har använts och utvecklats med stöd av villkor 17, vilket har redovisats regelbundet till tillsynsmyndigheten. Swedavias yrkande om kurvade inflygningar har därutöver begränsats till maximalt 19 500 till bana 01R, 3 100 till bana 01L och 2 900 till bana 19R per år, vilket innebär att ändringen avser en förhållandevis liten del av alla inflygningar. Villkor 17 ger därutöver uttryck för att den tekniska utvecklingen inom flygplatsverksamhet är snabb, med målsättningen att begränsa verksamhetens

bullerpåverkan. Domstolen anser att det för en mycket omfattande verksamhet av detta slag, där teknikutvecklingen är snabb, allmänt sett bör finnas ett utrymme till ändringstillstånd för att kunna undvika en ny mycket omfattande tillståndsprocess.

Ändringen i form av modifiering av bananvändningsmönster baserat på EoR avser att under *en begränsad tid på dygnet under högtrafik* få använda två av rullbanorna för både starter och landningar. Yrkandet i denna del är begränsat till att gälla två av totalt 23 banvändningsmönster. Grundtillståndet medger idag att rullbanor får användas för samtidigt starter och landningar (parallella mixade operationer). Detta gäller dock endast då kapaciteten uppgår till 84 flygrörelser per timme eller mer och således inte, som nu yrkas, vid färre flygrörelser än så. Det står således klart att ansökan inte gäller tillstånd att få använda en rullbana för samtidigt starter och landningar *kontinuerligt under ett dygn* när kapaciteten uppgår till mindre än 84 flygrörelser. Samtidigt konstaterar mark- och miljödomstolen att grundtillståndet innebär att det har skett en prövning av miljökonsekvenserna av samtidigt starter och landningar i betydligt större omfattning än vad som nu är aktuellt. Ändringen av de två bananvändningsmönstren bedöms utgöra en mindre, avgränsad förändring av verksamheten.

Swedavia har föreslagit en ändring av gällande villkor 37, som enligt mark- och miljödomstolens uppfattning är en mindre ändring av villkoret. Vidare har Swedavia yrkat ett allmänt villkor för ändringstillståndet och ett villkor för ändringstillståndet som gäller en begränsning nattetid av kurvade inflygningar till bana 01R. Domstolen anser att utredningen inte visar att det behövs ändringar i andra gällande villkor för verksamheten på grund av de ansökta ändringarna. Det skulle kunna uppkomma en fråga om vilka av de gällande villkoren enligt tidigare tillstånd som också är relevanta för den ansökta verksamheten med kurvade inflygningar och modifierat bananvändningsmönster baserat på EoR. Om det skulle finnas olika uppfattningar har tillsynsmyndigheten möjlighet att inom ramen för ett tillsynsärende, efter inhämtande av synpunkter från Swedavia, ta ställning i en sådan fråga.

Det går vidare att på ett godtagbart sätt bedöma de miljöeffekter som ändringarna av verksamheten medför, med stöd av det i målet ingivna underlaget och det underlag som varit tillgängligt i tidigare mål om ett grundtillstånd.

Mark- och miljödomstolen beaktar även att varken Naturvårdsverket, Länsstyrelsen i Stockholms län eller Länsstyrelsen i Uppsala län har invänt mot att pröva ändringarna genom ett ändringstillstånd.

De invändningar som Upplands Väsby kommun och Föreningen Väsbybor mot Flygbuller anfört mot de ansökta ändringarna visar enligt mark- och miljödomstolens mening inte att det med hänsyn till övriga omständigheter är olämpligt att pröva ändringarna genom ett ändringstillstånd.

Mark- och miljödomstolen anser vid en samlad bedömning att det är möjligt att pröva ändringarna inom ramen för ett ändringstillstånd.

Specifik miljöbedömning

Swedavia har gett in en miljökonsekvensbeskrivning. Vallentuna kommun har efterfrågat viss komplettering av miljökonsekvensbeskrivningen, så att kommunen kan tydligt utläsa vilka konsekvenser som uppstår inom kommunens gränser. Ingen av de övriga remissinstanserna har framfört att miljökonsekvensbeskrivningen i den specifika miljöbedömningen inte uppfyller de krav som följer av 6 kap. miljöbalken.

Mark- och miljödomstolen bedömer att miljökonsekvensbeskrivningen uppfyller kraven i 6 kap. miljöbalken så att den specifika miljöbedömningen kan slutföras. Underlaget i målet är således tillräckligt även för att kunna bedöma vilka konsekvenser ändringarna av verksamheten har från bullersynpunkt inom Vallentuna kommun. Genom denna dom slutför domstolen miljöbedömningen enligt vad som anges i 6 kap. 43 § miljöbalken.

Tillstånd till kurvade inflygningar till bana 01R, 01L och 19R

Utgångspunkter vid överväganden om kurvade inflygningar till bana 01R, 01L och 19R

Användandet av inflygningsprocedurer till Arlanda är reglerat genom verksamhetens grundtillstånd och ansökan om ändringstillstånd omfattar tillstånd till permanent utnyttjande av redan publicerade och testade RNP AR-inflygningar, alternativa inflygningsprocedurer i form av kurvade inflygningar, inom ramen för den tillståndsgivna trafikvolymen om 350 000 flygrörelser per år.

Mark- och miljödomstolen delar Swedavias bedömning att miljökonsekvenserna av sökt verksamhet huvudsakligen rör utbredningen av flygbuller och att användandet av RNP AR-procedurer vid inflygningar är ett viktigt instrument för att begränsa bullerexponeringen för flygplatsnära tätorter. Ett fullt utnyttjande av ansökta RNP AR-procedurer kommer att leda till att något färre boende exponeras för flygbullernivåer över FBN 55 dB(A) jämfört med om enbart raka inflygningar nyttjas. Domstolen konstaterar däremot att underlaget inte tillräckligt specificerar konsekvenserna för boende i Rosersberg respektive Upplands Väsby. Underlaget ger därför inte stöd för någon säker slutsats, vad gäller maxbullernivån 70 dB(A), om att andelen mycket flygbullerstörda minskar jämfört med tillståndsgiven trafik. Det blir dock i vart fall totalt sett inte någon ökning av antalet mycket flygbullerstörda.

Av utredningen i målet framgår att användandet av kurvade inflygningar förutsätter speciell utrustning i flygplanen och att endast en mindre del av de plan som idag trafikerar Arlanda nyttjar denna utrustning (även om tekniken finns) eller har en besättning med den utbildning som kurvade inflygningar förutsätter. Eftersom valet av inflygningsprocedur slutligen även är upp till den enskilde flygkaptenen att avgöra, har Swedavia begränsade möjligheter att styra över antalet kurvade inflygningar som genomförs. Det har lämnats synpunkter på att antalet kurvade inflygningar inte bör begränsas, utan genomföras i så hög utsträckning som möjligt. Mark- och miljödomstolen har dock inte anledning att ifrågasätta Swedavias

bedömning att kurvade inflygningar även fortsättningsvis kommer att utgöra en mindre andel av alla inflygningar och att man för att kunna bedöma konsekvenserna inom de områden som kommer att påverkas av nya inflygningsmönster behöver kvantifiera antalet RNP AR-procedurer som medges.

De procedurer för kurvade inflygningar som Swedavia sökt tillstånd för är framtagna för att undvika överflygning av Upplands Väsby tätort och är konstruerade så att de i möjligaste mån även undviker överflygning av andra tätorter. Då tätorter undviks vid nyttjandet av alternativa inflygningsprocedurer avlastas dessa områden från överflygningar samtidigt som andra områden exponeras för mer trafik. När överflygning av tätorter och områden med bostadsbebyggelse undviks ökar därför ofrånkomligen bullerexponeringen över naturområden som berörs av de alternativa inflygningsprocedurerna, vilket kommer att medföra en viss påverkan på sådana naturområden och utpekade tysta områden i flygplatsens närområde. Vid en avvägning bedömer mark- och miljödomstolen att nyttan av en förbättring av bullerexponeringen i tätortsmiljöer väger tyngre än olägenheterna av något ökad bullerexponering i naturområden och tysta områden. Alternativa inflygningsmetoder kan därför som utgångspunkt tillåtas trots att påverkan på naturområden sammantaget bedöms öka något jämfört med den tidigare tillståndsgivna trafiken.

Kurvade inflygningar till bana 01R

Swedavia har yrkat tillstånd till tre RNP (AR) procedurer till bana 01R, vilka benämns RNP x RWY 01R (AR), RNP y RWY 01R (AR) och RNP z RWY 01R (AR). När det gäller y-proceduren i denna del yrkas tillstånd i första hand enligt den befintliga dragningen av kurvad inflygning, kallad alternativ 1, och i andra hand enligt den alternativa dragningen något längre österut, kallad alternativ 2. Yrkandet om kurvade inflygningar har därutöver begränsats till maximalt 19 500 flygrörelser per år till bana 01R. De tre kurvade inflygningsprocedurerna till bana 01R är säkerhetsprovade hos Transportstyrelsen utan anmärkning. För RNP y RWY 01R (AR) enligt alternativ 2 har ansökan om säkerhetsklassning ännu inte skickats in.

Remissmyndigheterna, Upplands Väsby kommun och Föreningen Väsbybor mot Flygbuller motsätter sig att tillstånd ges för befintlig dragning av y-proceduren enligt alternativ 1 men har ingen erinran mot att tillstånd ges till den alternativa dragningen enligt alternativ 2.

Täby kommun har ansett att kurvade inflygningar ger en ökning av flygbullret i kommunens västra delar och därför motsatt sig alla förslag till kurvade inflygningar som påverkar kommunen negativt.

Vallentuna kommun har lämnat synpunkter på att buller i bl.a. det tysta området Angarnssjöängen kommer att påverkas av den kurvade inflygningen enligt RNP z RWY 01R (AR). Kommunen har även ifrågasatt en prövning av ändringstillstånd med hänsyn till pågående arbete med en riksintresseprecisering avseende Arlanda.

Upplands-Bro kommun och två boende i kommunen har avstyrkt ansökan avseende kurvade inflygningar enligt RNP x RWY 01R (AR) som berör nya områden inom kommunen.

Under huvudförhandlingen utvecklade Swedavia skälen för att man vidhåller sitt förstahandsyrkande om alternativ 1. Enligt Swedavia är alternativ 1 framtaget för att undvika överflygning över Upplands Väsby tätort samtidigt som man försökt skapa en så attraktiv alternativ inflygningsprocedur som möjligt. Swedavias bedömning är att man genom nyttjandet av kurvade inflygningsprocedurer enligt alternativ 1 skulle få störst sammanlagd förbättring av bullerexponeringen i Upplands Väsby tätort även om detta alternativ överflyger tätortens östra delar. Antalet genomförda kurvade inflygningar där tätorten undviks är centralt för att åstadkomma en förbättring av bullersituationen i Upplands Väsby. Alternativ 1 förväntas enligt Swedavia innebära ett större antal genomförda kurvade inflygningar jämfört med alternativ 2 på grund av att denna inflygningsprocedur är en flygtekniskt mer attraktiv procedur än alternativ 2. Enligt Swedavia kommer detta att ge den största sammanlagda förbättringen av bullerbelastningen i Upplands Väsby kommun av de två inflygningsalternativen för y-proceduren.

Mark- och miljödomstolen ifrågasätter inte Swedavias bedömning att alternativ 1 har flygtekniska fördelar framför alternativ 2, vilket i nuläget skulle kunna göra att detta alternativ anses mer attraktivt jämfört med alternativ 2. Domstolen bedömer dock att tekniken för alternativa inflygningsprocedurer kan antas fortsätta att utvecklas och bli mer tillgänglig genom bl.a. en ökad användning på ett flertal internationella flygplatser. Detta kommer sannolikt att medföra att andelen plan med rätt tekniska förutsättningar och besättningar med erforderlig utbildning för att genomföra alternativa inflygningsprocedurer kommer att öka under de närmaste åren. Vidare framgår det av underlaget att antalet mycket flygbullerstörda blir något färre med alternativ 2. Domstolen bedömer därför, med beaktande av motparternas samstämmiga uppfattning i frågan, att alternativ 2 är den av de föreslagna alternativa inflygningsprocedurerna som på sikt kommer att ge den största förbättringen av bullerbelastningen i Upplands Väsby tätort. Trots de tämligen små skillnaderna mellan alternativ 1 och 2 anser domstolen därför att det är skäligt att vid tillämpning av 2 kap. 3 och 7 §§ miljöbalken inte bifalla Swedavias förstahandsyrkande. Tillstånd ska istället ges till alternativ 2 för kurvade inflygningar enligt RNP y RWY 01R (AR).

Swedavia har idag temporärt tillstånd till att genomföra alternativa inflygningsprocedurer enligt RNP y RWY 01R (AR) alternativ 1 men då denna procedur ska ersättas av RNP y RWY 01R (AR) alternativ 2, ska RNP y RWY 01R (AR) alternativ 1 upphöra att användas och flygvägen avpubliceras ur Aeronautical Information Publication (AIP). Swedavia motsätter sig inte att alternativ 1 avpubliceras men har under målets handläggning påtalat att alternativ 2 ännu inte har godkänts av Transportstyrelsen. Enligt Swedavia är denna inflygningsprocedur klar för att lämnas in till Transportstyrelsen för godkännande. För att inte begränsa möjligheten till kurvade inflygningar bör alternativ 1 därför inte avpubliceras innan alternativ 2 har godkänts. Naturvårdsverket har yrkat att det för ett ändringstillstånd införs ett villkor som innebär att flygväg RNP y RWY 01R (AR) (alternativ 1) ska upphöra att användas och att flygvägen ska avpubliceras ur AIP senast ett år efter att tillståndet har tagits i anspråk. Mark- och miljödomstolen bedömer att det av Naturvårdsverket föreslagna villkoret är lämpligt att införa. Detta villkor anger ett

tydligt förbud mot användandet av denna flygväg och tar i den del som gäller alternativ 1 över villkor 17 i grundtillståndet.

Flygvägarna RNP x RWY 01R (AR) och RNP z RWY 01R (AR) är framtagna för att undvika inflygningar över Upplands Väsby och Rosersbergs tätorter men överflyger Upplands-Bro kommun och Vallentuna kommun. Mark- och miljödomstolen bedömer att inflygningsprocedurerna inte innebär att vare sig FBN 55 dB(A) eller maximal ljudnivå 70 dB(A) överskrids för berörda områden i någon av de kommuner som motsatt sig införandet av alternativa inflygningsprocedurer. Naturområden och tysta områden kommer dock att få en viss påverkan. Det utpekade tysta området Vallentunasjön kommer att få en påverkan på upp till 3 dB(A) men påverkan där och i samtliga övriga tysta områden som påverkas kommer att understiga 45 dB(A). Broängarna naturreservat och fågelskyddsområde i Upplands-Bro kommun kommer att få en något ökad bullerpåverkan på upp till omkring FBN 40 dB(A) till följd av de sökta åtgärderna.

Mark- och miljödomstolen bedömer att påverkan på boende samt på naturområden och tysta områden är begränsad och att tillstånd kan ges till de sökta kurvade inflygningsprocedurerna RNP x RWY 01R (AR) och RNP z RWY 01R (AR).

Kurvade inflygningar till bana 01L

Swedavias har yrkat tillstånd till en RNP AR-procedur till bana 01L benämnd RNP y RWY 01L (AR), med en begränsning till maximalt 3 100 flygrörelser per år.

Den alternativa inflygningsproceduren till bana 01L är framtagen för att undvika överflygning av Upplands Väsby tätort men överflyger Upplands-Bro kommun. Mark- och miljödomstolen uppfattar att Upplands-Bro kommun invänder mot alla kurvade inflygningar som i någon mån ökar bullernivåerna i kommunen. Övriga remissmyndigheter och kommuner har inte motsatt sig att tillstånd ges till den alternativa inflygningsproceduren enligt RNP y RWY 01L (AR).

Den sökta alternativa inflygningsproceduren till bana 01L bedöms inte påverka FBN 55 dB(A) för berörda områden eller boende som påverkas av maximal ljudnivå 70 dB(A) inom Upplands-Bro kommun. Naturområden, naturreservat och fågelskyddsområdet Broängarna samt tysta områden i kommunen kommer dock att få en viss påverkan. Samtliga utpekade tysta områden i kommunen som påverkas bedöms få en ljudnivå som understiger FBN 45 dB(A), Broängarna naturreservat och fågelskyddsområde kan få en något ökad ljudnivå upp till FBN 40 dB(A).

Mark- och miljödomstolen bedömer att påverkan på boende, naturområden och tysta områden är begränsad och att tillstånd kan ges till den sökta kurvade inflygningsproceduren RNP y RWY 01L (AR).

Kurvade inflygningar till bana 19R

Swedavias har yrkat tillstånd till två RNP AR-procedurer till bana 19R benämnda RNP x RWY 19R (AR) och RNP y RWY 19R (AR), med begränsning till maximalt 2 900 flygrörelser per år.

Befintliga raka inflygningsprocedurer överflyger inte någon tätort och de alternativa inflygningsprocedurerna för bana 19R är istället framtagna som ett bränslesparande alternativ till raka inflygningar och för att det är av vikt för Swedavia att kunna publicera kurvade inflygningar när det är möjligt även till andra banor än bana 01R och 01L.

Länsstyrelsen i Uppsala län motsätter sig tillstånd till RNP AR-procedurer till bana 19R på grund av att det inte finns behov av kurvade inflygningar för att undvika tätorter norr om flygplatsen i Uppsala län och att procedurerna vid jämförelse med gällande raka inflygningsprocedurer kommer att ha en negativ påverkan på ett antal befintliga och planerade bostadsområden samt det utpekade tysta området Lunsen.

Av underlaget framgår att bostadsområden, både befintliga och planerade, som berörs av de sökta alternativa inflygningsprocedurerna till bana 01L bedöms ligga

utanför det nya influensområdet för FBN 55 dB(A) för riksintresset Stockholm Arlanda Airport. Det framgår också att maximal ljudnivå 65 dB(A) inte bedöms överskridas. Det utpekade tysta området Lunsen kommer att exponeras för ljudnivåer från de sökta kurvade inflygningarna, men bullerexponeringen understiger FBN 40 dB(A) och maximal ljudnivå 65 dB(A).

Då påverkan på omgivningen är begränsad och de kurvade inflygningarna kan vara ett medel för att minska bränsleförbrukningen vid landning bedömer mark- och miljödomstolen att tillstånd kan ges till de sökta RNP AR-procedureerna benämnda RNP x RWY 19R (AR) och RNP y RWY 19R (AR).

Tillstånd till modifiering av två bananvändningsmönster som baseras på EoR

Swedavia har yrkat 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.

Sigtuna kommun, Upplands Väsby kommun och Föreningen Väsbybor mot Flygbuller motsätter sig yrkandet då de anser att förändringen är att likställa med parallella mixade operationer. Sigtuna kommun anser även att tillämpningen av EoR kommer att medföra oacceptabla störningar från flygbuller för boende i flygplatsens närhet. Länsstyrelsen i Uppsala län motsätter sig att EoR-konceptet ska få tillämpas vid inflygningar till bana 19L och bana 19R.

Avsikten med EoR-operationer är enligt Swedavia inte att hantera ett ökat kapacitetsbehov utan att minska antalet flyg som ligger i vänteläge inför landning och skapa flygvägsförkortningar för att åstadkomma bränslesparande inflygningsprocedurer. Mark- och miljödomstolen anser att de minskade koldioxidutsläppen till följd av bränslebesparingen ska vägas mot de eventuella olägenheter införandet av

EoR-operationer medför för tätorter i nära anslutning till landningsbanorna.

Swedavia har redovisat att införandet av EoR leder till att Rosersberg kan beröras av ytterligare bullerhändelser dagtid jämfört med tillståndsgiven trafik men ansökan brister i beskrivningen av omfattningen av denna bullerpåverkan.

Då Rosersberg redan utsätts för höga bullernivåer är tätorten extra känslig för ytterligare bullerbelastning och toleransen för ytterligare belastning är låg. Av underlaget i målet framgår att Rosersbergs tätort kommer att påverkas av ytterligare bullerhändelser jämfört med tillståndsgiven trafik vid införandet av EoR men att införandet av EoR-operationer inte kommer att påverka bullerexponeringen på de skolor och förskolor som finns i Sigtuna kommun. Enligt sökanden innebär nyttjandet av EoR-operationer ett begränsat antal kurvade inflygningar till bana 01L och 19R dagtid då starter enligt berörda bananvändningsmönster samtidigt sker på samma banor där landning möjliggörs av EoR och antalet EoR-operationer som kan genomföras har av Swedavia bedömts vara maximalt 5 operationer per timme.

Eftersom det norr om flygplatsen inte finns några tätorter i nära anslutning till landningsbanorna bedömer mark- och miljödomstolen att införandet av EoR-operationer till bana 19R inte innebär någon bullerpåverkan utöver den bullerpåverkan som de kurvade inflygningarna ger upphov till.

Varken Naturvårdsverket eller Länsstyrelsen i Stockholms län har motsatt sig att tillstånd ges till modifiering av bananvändningsmönster som baseras på EoR. Med beaktande av detta bedömer mark- och miljödomstolen att påverkan av ansökta EoR-operationer är acceptabel trots att toleransen för ytterligare bullerbelastning i Rosersberg är låg. Antalet genomförda EoR-operationer till bana 01L kommer att begränsas av dels antalet kurvade inflygningar som tillåts per år till bana 01L, dels att antalet EoR-operationer maximalt kan uppgå till fem operationer per timme. Det finns skäl att förtydliga att tillståndet är begränsat till högst fem operationer under en timme. Jämfört med det totala antalet starter och landningar som sker över tätorten bedömer domstolen att påverkan från införandet av bananvändningsmönster

enligt EoR är begränsad och att nyttan med att skapa bränslesparande flygvägsförkortningar överväger den begränsade bullerpåverkan på Rosersberg tätort som införandet medför. Införandet av EoR-operationer medför, enligt vad som framgår av underlaget, att det blir färre dagar då varken landning eller start sker över Rosersbergs tätort och andra bostadsområden i Sigtuna kommun. Domstolen bedömer dock att denna förändring är acceptabel med hänsyn till de ovan angivna begränsningarna av antalet RNP AR-procedurer till bana 01L. Tillstånd ska därför lämnas till modifiering av två bananvändningsmönster som baseras på Established on RNP (EoR).

Mark- och miljödomstolen har konstaterat att ansökan inte gäller tillstånd att få använda en rullbana för simultana starter och landningar *kontinuerligt under ett dygn* när kapaciteten uppgår till mindre än 84 flygrörelser. Det finns anledning att framhålla att tillståndet till modifiering av två bananvändningsmönster baserade på EoR inte innebär någon ändring av förutsättningarna att bedriva flygplatsverksamhet med tillämpning av parallella mixade operationer enligt vad som framgår av domstolens deldom i mål M 2284-11 daterad 2013-11-27 och andra domar som därefter behandlat frågor om parallella mixade operationer. Att så är fallet framgår också av vad Swedavia angett i ansökningshandlingarna och vid huvudförhandlingen, vilket omfattas av det allmänna villkor som enligt nedan ska införas för den nu tillståndsgivna verksamheten.

Allmänt villkor

Swedavia har föreslagit ett allmänt villkor som i den första delen stämmer överens med hur ett allmänt villkor brukar utformas i praxis. Tillståndet till den nu medgivna verksamheten ska därför förenas med ett sådant villkor. Det föreslagna villkoret innehåller därutöver *dels* en regel om att verksamheten ska bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad Swedavia uppgett och åtagit sig vid tidigare tillståndsprövningar enligt mark- och miljödomstolens och Mark- och miljööverdomstolens mål om grundtillstånd för verksamheten, *dels* förtydliganden avseende flygbullervärden, bullerberäkningsmetod och tätortsdefinition. Mark- och

miljödomstolen bedömer, i likhet med Naturvårdsverket, att ett allmänt villkor som utformas med de två tilläggen enligt Swedavias förslag avviker från praxis och framstår som väl detaljerat. Det är också osäkert vilka konsekvenser en sådan utformning får på längre sikt.

För att tillmötesgå Swedavias önskemål om ett förtydligande av att den nu ansökta verksamheten ska utövas i huvudsaklig överensstämmelse med vad som gäller enligt tidigare meddelade tillstånd, anser mark- och miljödomstolen att det är tillräckligt med ett mer generellt utformat villkor. Det bör därför införas ett villkor som anger att om inte något annat följer av villkoren i denna dom ska för den nu tillståndsgivna verksamheten i relevanta delar gälla villkoren enligt tidigare tillstånd för flygplatsverksamheten. Detta syftar på de tillstånd med villkor som gäller enligt de av Swedavia meddelade domarna från mark- och miljödomstolen och Mark- och miljööverdomstolen. Villkoret, som ska tas in som villkor 2 för ändringstillståndet, innebär bl.a. att andra stycket i villkor 1 i Mark- och miljööverdomstolens dom 2014-11-21 i mål M 11706-13 gäller även för den nu tillståndsgivna verksamheten. Domstolen har i övrigt inte anledning att närmare ange vilka av de i övrigt gällande villkoren enligt tidigare tillstånd som också gäller.

Villkor om begränsningar nattetid för kurvade inflygningar till bana 01R

Swedavia har vid huvudförhandlingen föreslagit ett nytt villkor som innebär en begränsning nattetid av kurvade inflygningar till bana 01R enligt de angivna tre RNP AR-procedureerna. Naturvårdsverket har tidigare i målet yrkat att tillståndet ska förenas med ett sådant villkor. Ingen av de övriga motparterna har särskilt motsatt sig ett sådant villkor.

Sökanden har i ansökan beskrivit att kurvade inflygningsprocedurer kommer att medföra en viss lättnad avseende buller nattetid för Rosersbergs tätort. Föreslaget villkor innebär att förutom inflygning nattetid via RNP y RWY 01R (AR) där Upplands Väsby kommun överflygs, kommer även nyttjandet av de alternativa inflygningsprocedurer som inte överflyger Upplands Väsby tätort enligt RNP

x RWY 01R (AR) och RNP z RWY 01R (AR) att begränsas. Mark- och miljödomstolen noterar att den i ansökan beskrivna möjligheten att avlasta bana 01L och överflygningen av Rosersbergs tätort nattetid inte kommer att kunna genomföras med det föreslagna villkoret.

Sigtuna kommun har framhållit vikten av att begränsa flygbullerstörningar i Rosersbergs tätort och andra bostadsområden i kommunen. Mark- och miljödomstolen bedömer dock, med hänsyn till att övriga remissinstanser inte har motsatt sig en begränsning nattetid av kurvade inflygningar till bana 01R, att tillståndet ska förenas med ett villkor enligt Swedavias förslag.

Ändring av villkor 37

Swedavia har ansökt om ändring av villkor 37 i grundtillståndet dels för att syftet med villkoret om buller från verksamheten ska anpassas till de alternativa inflygningsprocedurer man sökt tillstånd för, dels för att justera ordalydelsen avseende den redovisning av verksamhetens bullerutbredning som årligen redovisas till tillsynsmyndigheten.

Varken Naturvårdsverket, Länsstyrelsen i Stockholms län eller Länsstyrelsen i Uppsala län har motsatt sig en ändring av villkoret men Naturvårdsverket har yrkat att villkoret ska formuleras så att det hänvisar till sökt alternativ 2 istället för sökt alternativ 1.

Eftersom mark- och miljödomstolen har bedömt att alternativ 2 för kurvade inflygningar enligt RNP y RWY 01R (AR) på sikt kommer att ge den största minskningen av bullerbelastningen i Upplands Väsby tätort, ska skrivningen i villkor 37 anpassas till alternativ 2.

Föreningen Väsbybor mot Flygbuller och Täby kommun har motsatt sig att ordet faktiska stryks från villkorsskrivningen.

Det allmänna villkoret i gällande tillstånd anger att alla angivna värden som avser flygbuller ska vara beräknade värden om inte annat anges. Med hänsyn till detta bedömer domstolen att justeringen av ordalydelsen i villkor 37 är motiverad (inte innebär någon ändring i sak) och inte förändrar kraven på hur Swedavia ska följa upp och efterleva villkoren om verksamhetens bullerpåverkan.

Upplands Väsby kommuns yrkande om ändring av villkor 10

Swedavias ansökan omfattar inte en ändring av villkor 10 som gäller för grundtillståndet. Mark- och miljödomstolen har ovan bedömt att det inte behövs ändringar i andra gällande villkor för verksamheten på grund av de ansökta ändringarna. Det anförda innebär att det inte finns förutsättningar att inom ramen för Swedavias ansökan pröva Upplands Väsby kommuns yrkande om ändring av villkor 10. Yrkandet ska därför avslås.

Verkställighetsförordnande

Mark- och miljödomstolen har i allt väsentligt bifallit Swedavias talan, dock inte förstahandsyrkandet om alternativ 1 avseende kurvade inflygningar enligt RNP y RWY 01R (AR) till bana 01R.

Tillståndet till kurvade inflygningar och modifiering av två bananvändningsmönster som baseras på EoR innebär sammantaget att påverkan på grund av flygbuller för boende i flygplatsens närområde minskar jämfört med gällande tillstånd för flygplatsverksamheten vid Arlanda Airport. Kurvade inflygningar har delvis genomförts inom ramen för testverksamhet. Tillståndet innebär inte att några fysiska arbeten ska genomföras, utan inflygningarna görs med stöd av befintlig infrastruktur. Ett ianspråktagande av tillståndet medför således inte några direkta fysiska skador på miljön. En eventuell ändring av domen efter prövning i högre instans innebär, som Swedavia framhöll vid huvudförhandlingen, att Swedavia omedelbart kan ta inflygningsvägar för kurvade inflygningar ur drift.

Mark- och miljödomstolen anser att Swedavia ska ges möjlighet att ta tillståndet i anspråk trots att det inte har fått laga kraft. Skälen för detta är att en ökad användning av kurvade inflygningar har övervägande fördelar från bullersynpunkt och att ett inanspråktagande av tillståndet inte bedöms medföra några nackdelar utifrån andra miljöskyddsintressen.

Kontrollprogram

Ändringstillståndet ska, enligt Swedavias förslag, förenas med ett villkor om att ge in ett förslag till uppdaterat kontrollprogram till tillsynsmyndigheten.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga (MMD-01)

Överklagande senast den 5 november 2021.

Anders Lillienau

Christina Odén

I domstolens avgörande har deltagit rådmannen Anders Lillienau, tekniska rådet Christina Odén samt de särskilda ledamöterna Ebbe Adolfsson och Lars Strömberg.



Hur man överklagar

Dom i mark- och miljödomstol som första instans

MMD-01

Vill du att domen ska ändras i någon del kan du överklaga. Här får du veta hur det går till.

Överklaga skriftligt inom 3 veckor

Ditt överklagande ska ha kommit in till domstolen inom 3 veckor från domens datum. Sista datum för överklagande finns på sista sidan i domen.

Överklaga efter att motparten överklagat

Om ena parten har överklagat i rätt tid, har den andra parten också rätt att överklaga även om tiden har gått ut. Det kallas att anslutningsöverklaga.

En part kan anslutningsöverklaga inom en extra vecka från det att överklagandetiden har gått ut. Ett anslutningsöverklagande måste alltså komma in inom 4 veckor från domens datum.

Ett anslutningsöverklagande upphör att gälla om det första överklagandet dras tillbaka eller av något annat skäl inte går vidare.

Så här gör du

1. Skriv mark- och miljödomstolens namn och målnummer.
2. Förklara varför du tycker att domen ska ändras. Tala om vilken ändring du vill ha och varför du tycker att Mark- och miljööverdomstolen ska ta upp ditt överklagande (läs mer om prövningstillstånd längre ner).
3. Tala om vilka bevis du vill hänvisa till. Förklara vad du vill visa med varje bevis. Skicka med skriftliga bevis som inte redan finns i målet.
4. Lämna namn samt aktuella och fullständiga uppgifter om var domstolen kan nå dig: postadresser, e-postadresser och telefonnummer.
Om du har ett ombud, lämna också ombudets kontaktuppgifter.
5. Skriv under överklagandet själv eller låt ditt ombud göra det.
6. Skicka eller lämna in överklagandet till mark- och miljödomstolen. Du hittar adressen i domen.

Vad händer sedan?

Mark- och miljödomstolen kontrollerar att överklagandet kommit in i rätt tid. Har det kommit in för sent avvisar domstolen överklagandet. Det innebär att domen gäller.

Om överklagandet kommit in i tid, skickar mark- och miljödomstolen överklagandet och alla handlingar i målet vidare till Mark- och miljööverdomstolen.

Har du tidigare fått brev genom förenklad delgivning, kan även Mark- och miljööverdomstolen skicka brev på detta sätt.

Prövningstillstånd i Mark- och miljööverdomstolen

När överklagandet kommer in till Mark- och miljööverdomstolen tar domstolen först ställning till om målet ska tas upp till prövning.

Mark- och miljööverdomstolen ger prövningstillstånd i fyra olika fall.

- Domstolen bedömer att det finns anledning att tvivla på att mark- och miljödomstolen dömt rätt.
- Domstolen anser att det inte går att bedöma om mark- och miljödomstolen har dömt rätt utan att ta upp målet.
- Domstolen behöver ta upp målet för att ge andra domstolar vägledning i rättstillämpningen.
- Domstolen bedömer att det finns synnerliga skäl att ta upp målet av någon annan anledning.

Om du *inte* får prövningstillstånd gäller den överklagade domen. Därför är det viktigt att i överklagandet ta med allt du vill föra fram.

Vill du veta mer?

Ta kontakt med mark- och miljödomstolen om du har frågor. Adress och telefonnummer finns på första sidan i domen.

Mer information finns på www.domstol.se.