



## Miljörätt

I miljödomstolens mål M 30165-04:1 rörande länsstyrelsens ansökan om omprövning av villkor 6, avseende överflygning av Upplands Väsby tätort, i Luftfartsverkets tillstånd enligt miljöskyddslagen till verksamheten vid Arlanda flygplats, har länsstyrelsen och Luftfartsverket yttrat sig i anledning av synpunkter som inkommit efter kungörelse om ansökan. Därefter har länsstyrelsen ingett ett yttrande som innebär viss justering av ansökan.

Handlingarna i målet hålls tillgängliga, förutom vid domstolen Fleminggatan 14 i Stockholm, hos miljö- och hälsoskyddschefen Agneta Westerberg, Sigtuna kommunhus, Södergatan 20 i Märsta (aktförvarare) tel 08-59126000.

Eventuella synpunkter med anledning av hittills ingivna yttranden och synpunkter skall framställas skriftligen till miljödomstolen (helst 15 ex), med uppgift om målnummer, senast den 30 november 2006.

**Stockholms tingsrätt, miljödomstolen**  
Box 8307, 104 20 STOCKHOLM  
Tel 08-657 50 45



LÄNSSTYRELSEN  
I STOCKHOLMS LÄN

Miljö- och planeringsavdelningen  
Majlis Bergqvist  
785 51 29

## YTTRANDE

Datum  
2006-02-03

Beteckning  
5556-2004-33030

Miljödomstolen  
Stockholms Tingsrätt Avd 9  
Box 8307  
104 20 STOCKHOLM

STOCKHOLMS TINGSRÄTT  
Avd 9

2006-02-08  
Akt. M 30165-04  
Akfbil. 33  
Kopia

**Yttrande i ansökan om omprövning enligt 24 kap 5 §  
miljöbalken av villkor 6 i tillståndsbeslutet för  
Luftfartsverket Arlanda flygplats**

Mål M 30165-04

**Länsstyrelsens yrkanden**

Länsstyrelsen vidhåller att det finns grund för ansökan om omprövning av villkor 6 i tillståndsbeslutet för Luftfartsverket Arlanda flygplats. Länsstyrelsen anser att det uppkommit en olägenhet av betydelse och att olägenheten inte kunnat förutses när verksamheten tilläts. Olägenheten består i att samtliga flygplan som anflyger tredje banan söderifrån (bana 01 R) flyger rakt över Upplands Väsby tätort.

**Länsstyrelsen yrkar vidare att Miljödomstolen förelägger Luftfartsverket att göra följande kompletterande redovisningar innan detta mål avgörs:**

- Luftfartsverket skall redovisa möjliga utflygningsvägar från 01 R, bana tre norrut, för att möjliggöra att 01 R även kan användas för starter i peaktid. Utredningen skall innefatta även lågfartssektorer om Luftfartsverket bedömer att sådana behövs.
- Luftfartsverket skall redovisa på vilket sätt som avvisningen av flygplan som kan starta från tredje banan kan ordnas så att kapaciteten inte utgör någon begränsning av användandet av tredje banan för starter.
- Luftfartsverket skall redovisa möjligheten till sned oberoende inflygning till 01 R genom möjligheten till flera på varandra vinklade inflygningar, exempelvis genom inflygning där ILS:ens centrumlinje är 10 grader "off-set" banans riktning alternativt med två ILS:er på liknande sätt som det finns exempel på vid andra europeiska flygplatser.
- Luftfartsverket skall redovisa vilka möjligheter som Luftfartsverket anser finns och konsekvenserna av dessa för att aldrig flyga öster om banans förlängning vid inflygning till bana 01 L.

Länsstyrelsen begär att få yttra sig över Luftfartsverkets kommande redovisning i ovan uppräknade punkter och förbehåller sig rätten att ytterligare precisera yrkandet om villkorets utformning.



**Om Miljödomstolen inte anser att Luftfartsverket ska föreläggas att komma in med redovisningar i enlighet med Länsstyrelsens yrkanden enligt ovan så yrkar Länsstyrelsen att Miljödomstolen ska besluta att villkor 6 får följande lydelse:**

6. Vid inflygning till bana 01 L får Upplands Väsby tätort inte överflygas öster om förlängningen av denna bana. Efter det att ett navigationssystem tagits i drift som medger kurvad inflygning till bana 01 R samtidigt med och oberoende av inflygningar till bana 01 L, får överflygningar av tätorten ej heller ske vid inflygning till bana 01 R väster om ARL QTE 167. Även innan ett sådant navigationssystem har införts skall så lång det är möjligt från säkerhetssynpunkt – oavsett vad som sägs i "Särskilt villkor 2" ovan beträffande tid – inflygningar med marksikt till bana 01 R ske under motsvarande förutsättningar. I dessa båda fall kan dock flygplan föras in mot centrumlinjen så snart flygplanen befinner sig innanför ett avstånd ej överstigande 9,6 km från tröskeln till bana 01 R, se närmare beslutsbilaga B 15 (JA 21). Minst hälften av planen skall dock undvika att flyga in över Upplands Väsby tätort. Efter den 1 januari 2012 får Upplands Väsby inte överflygas vid inflygning till 01 L och 01 R.

**samt att villkoret kompletteras enligt följande:**

- a. Luftfartsverket åläggs att genast införa de förutsättningar för P-RNAV som behövs för att kunna tillämpa detta flygsätt genast för de flygplan som stödjer tekniken allt eftersom.
- b. Luftfartsverket åläggs att genomföra utvecklingen mot RNP-RNAV för ytterligare precision och ökade möjligheter till kurvade inflygningar.
- c. Luftfartsverket åläggs att införa inflygningar med marksikt, s.k. visuella inflygningar till bana 01 R under "vackert väder"-förhållanden för att undvika Upplands Väsby tätorten.

Genomförandetider för åtgärderna behöver regleras. Länsstyrelsen återkommer senare i målet med yrkanden om detta.

Hur villkoret ska preciseras främst till den del som gäller inflygningen till bana 01 R behöver Länsstyrelsen återkomma med efter det att Luftfartsverket redovisat förutsättningarna.

#### **Länsstyrelsens sammanfattande synpunkter**

Länsstyrelsen anser att villkor 6 redan nu innebär att inflygningar med marksikt, s.k. visuella inflygningar till bana 01 L ska göras under "vackert väder"-förhållanden, för att undvika tätorten. Luftfartsverket har i stället avstått från visuella



inflygningar i det här området. Många piloter är bekanta med området och många flyglinjer är återkommande varför möjligheten finns i många fall. Länsstyrelsen anser att enligt Luftfartsverkets tidigare ansökan om ändring av verksamheten vid Arlanda flygplats, Koncessionsnämndens beslut 1998-09-07, nr 109/98 med dnr 171-8-96, bör upp till 50 % av planen kunna undvika tätorten genom en visuell inflygning.

Länsstyrelsen vill betona att till de grundläggande förutsättningarna för verksamheten som Luftfartsverket redogör för, skall även tilläggas förutsättningen att överflygningar av tätbebyggda områden i flygplatsens närhet skall så långt möjligt undvikas (Koncessionsnämndens beslut 1993-04-06, nr 46/93 med dnr 171-597-90, sid 69-70).

Länsstyrelsen anser att en ökning av maxkapaciteten per timme som innebär att givna villkor inte kan innehållas är en tillståndspliktig ändring av tillståndet.

Länsstyrelsen anser att Luftfartsverket enligt 2 kap. miljöbalken har bevisbördan att visa på de möjligheter som finns och konsekvenserna och kostnaderna för dessa. Hänsynsreglerna enligt 2 kap. 2-6 §§ miljöbalken gäller i den utsträckning det inte kan anses orimligt att uppfylla dem.

Länsstyrelsen anser att kapacitetsbegränsningarna vid bana tre (avisningskapaciteten och avsaknaden av utflygningsvägar norrut) vid starter norrut på bana 01 R bör utredas. Länsstyrelsen anser att Luftfartsverket kan införa P-RNAV snabbare och tillämpa det för den andel av flygplansflottan som är utrustad för det. Luftfartsverket bör dessutom genast gå vidare mot RNP-RNAV för att undvika överflygningar av tätorten. Dessa frågor behöver prioriteras. Miljödömsstolen bör besluta om en tidpunkt när detta ska vara genomfört.

Länsstyrelsen motsätter sig bestämt Luftfartstyrelsens uppfattning och argumentation om att grunden för prövningen skulle ha ändrats genom bildandet av Luftfartstyrelsen. Länsstyrelsen anser att Miljödömsstolen kan och bör utifrån miljöbalkens regelverk reglera flygsätt och flygvägar eftersom bullerstörningarna utgör en konsekvens av användningen av flygvägarna och flygsättet.

Enligt Länsstyrelsens mening har erfarenheten visat att det behövs ett förtydligande i villkor 6 av vad som menas med "*vid inflygning till bana 01 L får tätorten inte överflygas öster om förlängningen av denna bana*".

#### **Länsstyrelsens kommentarer till flertalet av remissyttrandena var för sig:**

##### **Luftfartsverket**

Genom Koncessionsnämndens beslut 1998-09-07, nr 109/98 med dnr 171-8-96, (ändring av villkor, bl.a. villkor 6) framgår det att 50 % av flygplanen kan



överflyga Upplands Väsby tätort till dess att ett navigationssystem medger kurvade eller sneda inflygningar. Olyckligtvis sattes ingen tidsgräns ut när detta senast skulle vara uppfyllt. Länsstyrelsen anser att rådande uppfattning var att förhållanden som medgav att överflygningar över Upplands Väsby skulle kunna undvikas skulle vara införda inom en överskådlig tid. Idag vet vi att det troligen aldrig kommer att inträffa med nuvarande förutsättningar vilket Länsstyrelsen anser vara ett förhållande som inte kunde förutses eller förväntas vid tidpunkten för beslutet. Detta har medfört olägenheter av betydelse som inte förutsågs när verksamheten tilläts. Visserligen utlovade Luftfartsverket aldrig något datum för när MLS, Micro Landing System, eller något liknande navigationssystem kunde tas i bruk, men Länsstyrelsen menar att de förslag till lösning som framställs i en ansökan måste kunna förväntas vara möjliga och att sökanden har för avsikt att genomföra dem om de redovisas som möjliga lösningar om inte annat uttryckligen sägs. Parterna trodde på Luftfartsverkets redovisning av att inflygningssätt skulle komma som undvek tätorten, bl.a. därför framställdes inte något yrkande om en bortre tidsgräns för när det skulle vara infört.

Luftfartsverket lyfter fram att en grundläggande förutsättning vid tillståndsprövningen för verksamheten var att den tredje banan skulle kunna utnyttjas i kombination med redan befintliga banor och att parallellbanorna skulle kunna användas för oberoende parallella inflygningar. Länsstyrelsen vill även påminna om att ytterligare en grundläggande förutsättning nämns i detta sammanhang, nämligen att överflygningar av tätbebyggda områden i flygplatsens närhet skall så långt möjligt undvikas (Koncessionsnämndens beslut 1993-04-06, nr 46/93 med dnr 171-597-90, sid 69).

#### Kapaciteten

Länsstyrelsen delar Luftfartsverkets syn på att den avgörande kapaciteten är antalet rörelser maximalt per timme, dvs. kapaciteten i peaktid. Luftfartsverket anger i yttrande i nu aktuellt mål, aktbil 6, att kapaciteten för närvarande är 80 flygrörelser per timme och att Luftfartsverket bedömer att antalet rörelser kan utökas till uppemot 100 rörelser per timme. Enligt Länsstyrelsens mening är tillståndsgiven kapacitet 90 flygrörelser per timme. Detta framgår av Luftfartsverkets ansökan den 31 augusti 2001, sid 16 och sid 17, i Miljödomstolens mål M 346-01. Länsstyrelsen anser att en ytterligare kapacitetsökning till 100 rörelser per timme kan vara tillståndspliktig ökning av tillståndet och därför inte kan ske utan prövning om den försvårar möjligheten att uppfylla andemeningen i gällande villkor, ex vis villkor 6. Under sådana omständigheter skall kapacitetsökningen prövas och bör inte tillåtas förrän bullerfrågorna har lösts. Länsstyrelsen anser att en ytterligare ökning av maxkapaciteten per timme minskar möjligheterna av att hitta lösningar för att undvika att överflyga tätorten genom att handlingsutrymmet minskas allteftersom kapaciteten per timme ökas. En ökning i detta fall som försvårar uppfyllandet av befintliga villkor är inte förenligt med gällande tillstånd.

Länsstyrelsen delar inte Luftfartsverkets uppfattning om att nuvarande villkor syftar till att i möjligaste mån undvika överflygning av Upplands Väsby tätort vid



YTTRANDE

Datum  
2006-02-03

Beteckning  
5556-2004-33030

inflygningar till 01 R och 01 L. Länsstyrelsen anser i stället att villkor 6 reglerar hur inflygningarna till respektive bana ska ske utifrån de förutsättningar som Luftfartsverket har redovisat i ansökningarna.

Länsstyrelsen anser som princip, i likhet med Luftfartsverket, att flygkapaciteten bör vara sådan att generellt sett samma kapacitet ska gälla för alla vindförhållanden. Det innebär att Länsstyrelsen inte förordar en lösning som innebär att kapacitet sänks vid ex.vis nordliga vindar genom att landningar på bana 01 R förbjuds. Vidare behöver banorna kunna användas samtidigt och oberoende av varandra.

LST gör  
hög uttjån  
av bana 1  
(inkl. 1)

Luftfartsverkets argument mot bananvändningsmönstret 01 L för landning och 01 R för starter vid nordliga vindar anser Länsstyrelsen inte självklart. Trafik skulle kunna avvika mot öster och visserligen därigenom få en längre flygväg. Om ett sådant förfarande innebär väsentliga förbättringar av ljudnivån för många människor behöver detta vägas mot en något längre flygväg och därigenom ökade luftutsläpp etc. Detta bananvändningsmönster ger också längre taxningsväg vid starter på bana tre, vilket är en negativ konsekvens, men som inte kan anses vara avgörande argument mot denna bananvändning.

Brister i avisningskapaciteten vid tredje banan

Att avisningsmöjligheten vid bana 3 är för liten för att använda bana tre för starter anser Länsstyrelsen inte heller är ett tillräckligt skäl för att inte starta från bana tre. Länsstyrelsen anser att Luftfartsverket i så fall bör föreläggas att redovisa hur avisningskapaciteten vid tredje banan kan utökas så att banan kan användas för starter fullt ut liksom övriga banor. Detta skulle lösa en del av problematiken för överflygningar av Upplands Väsby tätort.

Luftfartsverket har ansökt om ändringar av utflygningsvägarna ett flertal gånger. Mindre ändringar har också beviljats genom beslut i samarbetsorganet. Länsstyrelsen ser inget hinder från att utflygningsvägarna från bana tre ändras efter ansökan av Luftfartsverket och prövning av Miljödomstolen. Hur flygvägarna kan se ut tar Länsstyrelsen inte ställning till nu.

Luftfartsverkets slutsats att den tredje banan ger en tillkommande kapacitet för flygplatsen endast om den i peak kan användas med de andra banorna i simultana och oberoende rörelser på nu avsett sätt, och bara då, anser Länsstyrelsen är felaktigt genom att Luftfartsverket förutsätter att just de förhållanden som nu råder måste gälla. Länsstyrelsen menar istället att samma kapacitetstillskott skulle kunna erhållas, samtidigt och oberoende, och vid annat användningsmönster om Luftfartsverket bl.a.

- utökar avisningskapaciteten för bana tre
- utvecklar alternativa utflygningsvägar för bana 01 R som möjliggör att flyg som skall västerut kan starta på bana 01 R
- utvecklar alternativa lägfartssektorer för bana 01 R

Mer smida  
på 01 R



Den grundläggande hänsynsregeln i 2 kap. 3 § miljöbalken föreskriver att den som bedriver en verksamhet ska utföra skyddsåtgärder, iaktta de begränsningar, och vidta de försiktighetsmått i övrigt som behövs för att förebygga, hindra eller motverka att verksamheten eller åtgärden medför skada eller olägenheter för människors hälsa eller miljö.

Enligt Länsstyrelsens uppfattning måste en verksamhetsutövare kunna visa att de förpliktelser som följer av de allmänna hänsynsreglerna m.m. i 2 kap miljöbalken iakttas. Det är således verksamhetsutövaren som har att visa att tillräckliga skyddsåtgärder och försiktighetsmått till skydd för människors hälsa och miljö vidtas. Länsstyrelsen anser att Luftfartsverket i detta mål inte har visat detta i tillräcklig omfattning. Kostnader för olika åtgärder behöver bl.a. redovisas och hinder och möjligheter för åtgärderna för att kunna göra skälighetsbedömningar. Det är även viktigt att en tidsplan för genomförandet av alternativen ingår i redovisningarna. Enligt 2 kap. 7 § miljöbalken gäller kraven på hänsyn enligt 2 kap. 2-6 §§ i den utsträckning det inte kan anses vara orimligt att uppfylla dem.

Luftfartsverket hänvisar till att Koncessionsnämndens beslut 1998-09-07, nr 109/98, innebar en avlastning av Upplands Väsby kommun som sådan. Det nu aktuella målet omfattar dock bullerbelastningen över Upplands Väsby **tätort**, vilket regleras i villkor 6 och Länsstyrelsen anser därför att det inte är relevant att såsom Luftfartsverket gör, hänvisa till att genom Koncessionsnämndens nämnda beslut 1998 fick hela Upplands Väsby kommun en minskad bullerbelastning. Länsstyrelsen anser att det faktum att kommunen generellt sett fick mindre överflygningar över sig genom detta beslut, inte behöver innebära att tätorten nu skall tåla aktuella överflygningar utan prövning i sak. Länsstyrelsen anser vidare att både FBN-nivån och maxbuller kurvor samt hur ofta olika bullernivåer inträffar måste beskrivas för att störningen ska kunna värderas och förstås.

Värdet störning  
- kort  
avstakt störning

#### Åtgärder behöver tidsättas

Eftersom Luftfartsverket anger att det är osäkert när ett navigationssystem som möjliggör kurvade inflygningar till bana tre kommer att kunna tas i bruk anser Länsstyrelsen att det är nödvändigt att alternativa åtgärder görs som förbättrar bullersituationen för tätorten och att en tidsgräns sätts ut för när ett sådant navigationssystem skall vara i drift.

Luftfartsverket anger nu att RNP-RNAV kan bli den framtida standard som möjliggör kurvade inflygningar på det sätt som avsetts. Eftersom kunskapen om när, hur och om denna standard verkligen kommer att genomföras är så osäker, bör åtgärderna tidsättas för att förhindra att en liknande situation som dagens uppstår. Luftfartsverket anger att P-RNAV tidigast kan möjliggöra kurvade inflygningar till bana 01 R i bra väder efter år 2010 och kurvade inflygningar med stöd av RNP-RNAV sannolikt inte kan vara implementerat fullt ut innan 2015. Länsstyrelsen föreslår därför att en tidsgräns sätts ut lämpligen till år 2012. Efter detta datum förutsätter Länsstyrelsen att system och bananvändningsmönster finns utvecklade så att tätorten inte behöver överflygas.

P-RNAV  
2010  
RNP-RNAV  
När?



### Luffartsstyrelsen

Luffartsstyrelsen framför uppfattningen att grunden för prövningen har ändrats genom att Luftfartsverket numera inte har befogenhet att besluta om flygvägarna utan detta görs av Luftfartsstyrelsen. Länsstyrelsen ser inte att denna förändring innebär någon förändrad grund för tillståndet enligt miljöbalken. Länsstyrelsen anser att möjligheter att reglera störningar i form av buller från verksamheten enligt miljöbalkens bestämmelser inte har ändrats genom Luftfartsstyrelsens tillkomst. Däremot kan det vara så att Luftfartsverket även behöver inhämta tillstånd för flygvägar från Luftfartsstyrelsen utifrån Luftfartslagen liksom många verksamhetsutövare av miljöfarlig verksamhet behöver inhämta tillstånd utifrån ett flertal lagstiftningar, ex.vis. plan- och bygglagen, miljöbalken, anläggningslagen etc. Att Luftfartsverket behöver tillstånd för flygvägarna utifrån andra aspekter som ex.vis flygsäkerhet som inte direkt regleras via miljöbalken hindrar inte, enligt Länsstyrelsens mening, att Miljödomstolen reglerar bullerstörningarna som utgör en **konsekvens** av att flygvägarna används.

*alla beslut  
om flygvägar  
och flygsäkerhet  
beslutas av  
Luftfartsstyrelsen*

Länsstyrelsen delar Luftfartsstyrelsens uppfattning att nu aktuell problematik har sin grund i att normen för att angöra finalen med 23 graders vinkel har ändrats vilket enligt Länsstyrelsens uppfattning innebär en grund för omprövning av villkor 6. Länsstyrelsen delar dock inte Luftfartsstyrelsens uppfattning att avvägningen mellan flygsäkerhetsintresset och miljöintresset endast kan göras av Luftfartsstyrelsen. Detta innebär inte att prövningsmyndigheten enligt miljöbalken, i detta fall Miljödomstolen, kan eller ska besluta i flygsäkerhetsfrågor. Kompetensen om flygsäkerhetsfrågor finns hos Luftfartsstyrelsen och Luftfartsstyrelsen har att bevaka och reglera flygsäkerheten. Avvägningen däremot mellan exempelvis miljöfrågor som regleras i miljöbalken och andra intressen skall göras inom tillståndsprövningen. Länsstyrelsen ser inget ovanligt eller speciellt i detta. Den här frågan bör hanteras på samma sätt som exempelvis många andra säkerhetsfrågor i samband med tillståndsprövningar av verksamheter som även regleras utifrån annan säkerhetslagstiftning, exempelvis vid tillståndsprövning av lagring av farliga produkter och eller verksamhet som innebär brand och explosionsrisk av annat slag. Prövande miljömyndighet bör i sitt tillståndsbeslut med nödvändighet ta hänsyn till remissyttrandena som även skall inkludera den säkerhetsreglerande myndighetens synpunkter och föreskrifter och beslut. Den slutliga avvägningen av om verksamheten är förenlig med miljöbalkens regelverk utifrån de förutsättningar som råder, (bl.a. ur säkerhetssynpunkt) är den prövande myndighets uppgift, i detta fall Miljödomstolen.

*Revis, Miljö  
LUF - LFS*

*LUF - LFS*

Ett annat förhållande som talar för en sådan tolkning är att en sådan process som innebär ett beslut om var flygplanen skall flyga behöver med nödvändighet med hänsyn till bl.a. bullerstörningarna kunna tillkännages så att de berörda ges möjlighet att delta i processen och kan yttra sig och även överklaga.



Länsstyrelsen anser att en reglering av flygvägarna skall göras enligt hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken i en tillståndsprövning enligt balken. Länsstyrelsen anser att detta inte strider mot marknadstillträdesförordningen (rådets förordning (EEG) nr 2408 av den 23 juli 1992 om EG-lufttrafikföretagens tillträde till flyglinjer inom gemenskapen).

#### Naturvårdsverket

Länsstyrelsen konstaterar att Naturvårdsverket delar Länsstyrelsens uppfattning i allt väsentligt.

#### Upplands Väsby kommun

Upplands Väsby kommun beskriver händelseförloppet fram till aktuellt villkor 6. Länsstyrelsen delar i stort kommunens historieberövning. Länsstyrelsens uppfattning är att man vid tidpunkten för beslutet förutsatte att ett in- och utflygningsförfarande som undvek tätorten var möjligt. Erfarenheten har dock visat att så blev det inte. Eftersom Upplands Väsby ligger rakt söder om bana 3, tillkom dessutom villkor 6 för att skydda tätorten från högt maxbuller genom direkta överflygningar.

Länsstyrelsen delar Upplands Väsby kommuns uppfattning att problemet med höga bullernivåer måste lösas genom att lägga in- och utflygningsvägarna utanför och därmed mellan tätorterna och att detta har betydelse även vid ljudnivåer under maxbuller 70 dBA och utanför FBN 55 dBA.

Länsstyrelsen anser det däremot inte relevant att i detta sammanhang jämföra bullersituationen för Märsta och Rosersbergs tätorter. Länsstyrelsen anser inte att flygtrafiken bör eller kan "flyttas över" till Sigtuna kommun så att ljudnivåerna för Rosersbergs och Märsta tätorter kan öka.

#### Sigtuna kommun

Länsstyrelsen delar Sigtuna kommuns uppfattning att en överflyttning av flygtrafiken och därigenom bullret till Sigtuna kommuns tätorter Märsta och Rosersberg inte är någon lösning av problemet. Länsstyrelsen ser dock inget hinder ur störningssynpunkt i övrigt att eventuellt justera/omfördela trafiken mellan banorna under denna förutsättning, dvs. att tätorterna inte belastas i större utsträckning än vad nuvarande tillstånd tillåter.

#### Sollentuna kommun

Det är svårt att konstruera flygvägar som inte går över bebyggda områden. Länsstyrelsen anser däremot att flygvägarna bör förläggas till så glesbebyggda områden som möjligt och att tätorter måste undvikas.

### Föreningen Väsbybor mot Flygbuller

Yttrandet innehåller flera intressanta förslag som Länsstyrelsen anser vara värda att undersöka vidare. I likhet med föreningen anser Länsstyrelsen att alternativa metoder borde kunna tillämpas, nämligen inflygning där ILS:ens centrumlinje är 10 grader "off-set" banans riktning och alternativet med två ILS:er. Föreningen har visat på två alternativa sneda inflygningar som båda skulle kunna tillämpas. Procedurerna kräver dock tillstånd av bl.a. Luftfartsstyrelsen från säkerhets-synpunkt och införandet av nya rutiner. Föreningen visar att förfarandet tillämpas på andra europeiska flygplatser, varför Luftfartsverket behöver redovisa/förklara varför man inte skulle kunna införa detta även vid Arlanda flygplats.

Den enklaste lösningen anser Länsstyrelsen, i likhet med föreningen, skulle kunna vara landningar bana 01 L och starter 01 R. Bristen på avisningskapacitet vid bana tre är inte ett sådant hinder som accepteras mot ett sådant bananvändningsmönster. Luftfartsverket bör som tidigare nämnts föreläggas att redovisa hur avisningskapaciteten kan utökas för tredje rullbanan så att den inte är begränsande och styrande för banvalet. Avsaknaden av alternativa utflygningvägar är inte heller ett avgörande skäl utan sådana går att tillskapa. Den eventuella förlängning av flygvägen som därigenom kan uppstå för startande norrut som skall mot väster skall vägas mot färre antalet människor som utsätts för förhöjda ljudnivåer. Länsstyrelsen anser att Luftfartsverket har bevisbördan att visa på vilket sätt detta skulle kunna ske och konsekvenserna för det. Därför yrkar Länsstyrelsen att Luftfartsverket skall redovisa möjligheten till detta banval genom att redovisa möjliga utflygningvägar vid start från 01 R och eventuella lågfartssektorer för denna bana samt en ökad avisningskapacitet vid tredje banan.

#### De s.k. "strutarna":

Länsstyrelsen anser i likhet med föreningen att villkor 6 inte tillåter flygningar öster om förlängningen av bana 01 L vid landningar söderifrån till denna bana. Luftfartsverket har tillämpat denna del av villkoret på så sätt att man tillåtit avvikelser med 10 grader från banans förlängning vid landningar på banan. Enligt Länsstyrelsen är detta inte förenligt med villkoret.



Fig. Utdrag ut LFV's kontrollprogram som visar den 10-gradiga "struten" inom vilket Lfv accepterar avvikelser vid landning på bana 01 L.

Hur ett villkor skall tolkas är i första hand en uppgift för tillsynsmyndigheten att hantera och Länsstyrelsen har påtalat till Luftfartsverket vid flera tillfällen att Luftfartsverkets tillämpning inte är förenligt med villkoret. Länsstyrelsen inser



## YTTRANDE

Datum  
2006-02-03

Beteckning  
5556-2004-33030

svårigheten att aldrig komma öster om "strecket" banans förlängning vid landningar på 01 L. Frågan hanterades senast vid tillsynsmötet mellan bl.a. Länsstyrelsen och Luftfartsverket den 11 okt 2005, (protokoll daterat 2006-01-10, p 3.6). Luftfartsverket lovade vid detta möte att senast till nästa tillsynsmöte (som är den 8 februari 2006), ge förslag till hur villkoret kan tillämpas. Länsstyrelsen anser att villkorets syfte i den här delen är att Upplands Väsby tätort skall undvikas vid inflygningar till bana 01 L. Den 10-gradiga "strut" som Luftfartsverket tillämpar är därför inte förenligt med villkoret. Uppföljningar av flygspår visar att tätorten överflygs ibland vid landningar på 01 L.

Den här frågan har även tidigare aktualiserats hos Länsstyrelsen av föreningen. I mål M 18360-05 som är en överklagan av Länsstyrelsens beslut den 20 maj 2005, dnr 5556-05-7326 har både Länsstyrelsen och Luftfartsverket i yttranden anfört att den här frågan lämpligen hanteras inom ramen för nu aktuellt mål, M 30165-04, till de delar det berör villkor 6. Länsstyrelsen yrkar därför att Luftfartsverket även föreläggs att redovisa hur man kan flyga in till bana 01 L så att man undviker att flyga öster om banans förlängning.

Länsstyrelsen delar föreningens uppfattning att de förelägganden som beslutas om behöver tidsättas för att undvika att en liknande situation som dagens uppstår igen om förhållandena ändras.

### Föreningen Boende mot buller i norra Sollentuna

Länsstyrelsen har inga kommentarer till vad som anförs. Beskrivningen av förhållandena är i allt väsentligt riktigt.

### Föreningen Rosersbergs Villastad

Länsstyrelsen är väl medveten om att Rosersbergs tätort kan belastas av både höga och frekventa ljudnivåer från flygtrafiken vid Arlanda flygplats.

Länsstyrelsens begäran innebär **inte** en begäran om återgång till tidigare flygmönster. Den innebär inte heller någon begäran om en avlastning av Upplands Väsby tätort på bekostnad av Rosersbergs tätort. Föreningens oro saknar därför grund. Däremot kan glest bebyggda områden i främst Upplands Väsby tätort men även i Sigtuna kommun, komma att överflygas i större utsträckning än vad som sker idag. Länsstyrelsen påminner om att det i detta ärende är bara frågor gällande villkor 6 som tagits med. Länsstyrelsen har inte på något sätt gjort en bedömning av bullersituationen runt Arlanda flygplats. Om en sådan utvärdering och bedömning av bullersituationen görs, skulle även Rosersbergs tätort, såväl som Märsta, Vallentuna, Knivsta etc. ingå.

### Skånela sockenförening

Även Skånela sockenförening framför att Skånela belastas av mycket höga ljudnivåer från flygplanen. Skånela är så beläget nära tredje rullbanan att de torde utsättas för höga ljudnivåer även om kurvade/sneda inflygningar kan göras till bana 3 söderifrån. Länsstyrelsen delar föreningens uppfattning att ljudnivåerna skulle minska för alla om de mest bullrande planen utfasas tidigare. Luftfartsverket skulle kunna verka för detta, ex.vis genom differentiering av



YTTRANDE

Datum  
2006-02-03

Beteckning  
5556-2004-33030

start/landningsavgifter i större utsträckning än idag för att påskynda en sådan utveckling. Länsstyrelsen anser emellertid att den frågan ligger utanför nu aktuellt ärende.

Boende

Ett flertal boende har yttrat sig i näst intill likalydande yttrande. Genom bl.a. många tidigare klagomål känner Länsstyrelsen väl till att många boende i framförallt Upplands Väsby tätort är missnöjda med att inflygningarna sker över tätorten.

Beslut om detta yttrande har fattats av miljöskyddschefen Lena Pettersson. I den slutliga handläggningen av ärendet har deltagit länsassessorn Björn Lundin, samt miljöhandläggare Majlis Bergqvist, föredragande.

Lena Pettersson  
Miljöskyddschef

Majlis Bergqvist  
Miljöhandläggare

Kopia:

Akten

Fj. BL

Ms: MB, EB, LP



Stockholms tingsrätt  
Avd 9  
Miljödomstolen  
Box 8307  
104 20 STOCKHOLM

2006-05-16  
Akt. M 30165-04-1  
Aktbil. (73)

Per post och telefax 08-657 56 28

**Mål M 30165-04; Ansökan av länsstyrelsen i Stockholms län om ändring av villkor 6 i Koncessionsnämndens för miljöskydd beslut 1998-09-07 nr 109/98**

Luffartsverket (LFV) har förelagts att yttra sig över länsstyrelsens i Stockholms län skrivelse (länsstyrelsen) (aktbil 73) senast den 15 maj 2006. Med anledning härav får LFV anföra följande.

**1. Länsstyrelsens yrkanden om kompletterande redovisningar**

Länsstyrelsen har yrkat att miljödomstolen skall förelägga LFV att genomföra fyra kompletterande redovisningar. LFV har genomfört två av de kompletterande utredningar som länsstyrelsen begärt. Resultatet av utredningarna redovisas nedan under avsnitten 1.3 och 1.4. Två av redovisningarna har LFV funnit obehövligen av de skäl som framgår nedan under avsnitten 1.1 och 1.2.

### 1.1 Utflygningsvägar från bana 01 R, bana 3 norrut

Länsstyrelsen har begärt att LFV skall redovisa möjliga utflygningsvägar från bana 01R norrut för att möjliggöra att bana 01R även kan användas för starter i peaktid.

LFV har i inlägga 2005-01-20 till miljödomstolen (avsnitt 5.2) angett att efter driftsättningen av oberoende parallella rörelser, s.k. "mixade operationer", kommer bana 1 främst att användas för startande trafik med destination västerut och bana 3 främst för startande trafik med destination norr- och österut. Detta förhållande kommer att gälla när de tre banorna och det nya trafikledningssystemet har varit i drift så länge att flygtrafikledningen har säkerhetsprövat systemen. Denna prövning avser bl.a. att säkerställa att såväl starter som landningar kan ske på båda parallellbanorna samtidigt och oberoende av varandra. När samtidiga och oberoende starter och landningar har införts kommer omkring hälften av den trafik som nu leds in för landning på bana 01R att ledas in för landning på bana 01L och samma andel av den trafik som nu startar på bana 01L kommer istället att starta på bana 01R. LFVs avsikt är att börja använda bana 01R för starter i peaktid i samband med tidtabellskiftet under mars månad 2007.

Med hänsyn tagen till den tid det tar att införa en justering av en utflygningsväg (SID), gör LFV den bedömningen att det inte är möjligt att erhålla tillstånd för nya utflygningsvägar för trafik som skall västerut från bana 01R innan "mixade operationer" tas i drift. Det tar i praktiken ca sex månader att konstruera en ny utflygningsväg (SID). Därefter skall denna nya flygväg godkännas av Luftfartsstyrelsen för att slutligen miljöprövas av miljödomstolen. LFV anser därför att verket inte bör föreläggas att utreda ytterligare möjliga utflygningsvägar från bana 01R, eftersom sådana utflygningsvägar under inga förhållanden skulle hinna tas i drift före driftsättningen av "mixade operationer".

Avslutningsvis bör i sammanhanget påpekas att länsstyrelsens förslag att använda bana 01L för landning och bana 01R för starter skulle medföra en avsevärt ökad bullerexponering över Rosersbergs tätort.

... men totalt färre stöda (det blir fler i U-V och fiskeriet i Roserby)

## 1.2 Avisning av flygplan som skall starta på bana 3

LFV anser att befintlig avisningskapacitet är fullt tillräcklig när banorna används i "mixade operationer". Med hänsyn till vad LFV anfört ovan under avsnitt 1.1 anser verket därför inte att verket skall föreläggas att vidta ytterligare utredningar avseende avisning av flygplan som skall starta från bana 3.

## 1.3 Oberoende inflygningar till bana 01R – "off set"

LFV har tillställt Luftfartsstyrelsen länsstyrelsens underlag i denna fråga. Som framgår av bifogade skrivelse från Luftfartsstyrelsen finns det av flygsäkerhetsskäl ingen möjlighet att göra av länsstyrelsen aktualiserad vinklad inflygning (se bilaga 1).

Mot angiven bakgrund anser LFV att skäl inte föreligger att för närvarande inom ramen för detta mål ytterligare analysera möjligheten att göra s.k. vinklade inflygningar till bana 01R.

... även om  
härifrån  
för sig - till  
i så fall  
närheten i  
avseende av  
och  
på 01R 3

## 1.4 Konsekvenser av att inte flyga öster om banans förlängning vid inflygning till bana 01L

I denna fråga vill LFV framhålla följande.

- a. LFV har beslutat att den tolerans avseende inflygning till bana 01L som hittills har använts vid uppföljning av miljötillståndet skall förändras. Detta innebär att den s.k. "struten" som var tio grader på båda sidor om banans förlängning har minskats till två grader. "Struten" sträcker sig ut till

motsvarande höjd där ankommande flygplan lämnar 750 m MSL/2 500 fot MSL för tre graders sjunkprofil in mot bana 01L. Den kommer också att kunna presenteras på flygtrafikledningens radarpresentation. En konsekvens av den smalare "struten" är att flygtrafiken kommer att ledas mellan 1-2 kilometer längre söderut för att ankommande flygplan inte skall befinna sig utanför "struten" på en höjd under 750 m MSL.

- b. För att ytterligare minska antalet överflygningar över Upplands Väsby tätort under 750 m MSL kommer LFV i juni 2006 att märka ut tätorten på radarpresentationen. Detta kommer att underlätta för den operativa flygtrafikledningen att tillse att tätorten inte överflygs på för låg höjd.

LFV utgår från att de förändringar som nu redovisats tillgodoser länsstyrelsens önskemål om åtgärder. Verket anser därför inte att det finns något behov av ytterligare utredningar i aktuellt avseende.

## 2. Länsstyrelsens yrkande – villkor 6

Länsstyrelsen yrkar att villkor 6 får ett tillägg innebärande att minst hälften av de flygplan som landar på bana 01R skall undvika att flyga in över Upplands Väsby tätort och att tätorten inte får överflygas alls vid inflygning till banorna 01L och 01R efter den 1 januari 2012.

Länsstyrelsen har samtidigt angett att länsstyrelsen vill återkomma till hur villkoret skall preciseras, främst vad gäller inflygning till bana 01R, efter det att LFV har redovisat förutsättningarna för detta.

LFV motsätter sig yrkandet i den lydelse som länsstyrelsen nu föreslagit. Det är för närvarande av flygsäkerhetsskäl omöjligt att tillse att minst hälften av de flygplan som landar på bana 01R i högtrafik (peak) undviker att överflyga Upplands Väsby tätort. Det finns i dagsläget endast ett möjligt sätt att landa på bana 01R i peaktid när även bana 01L används.

Det LFV kan göra för att undvika överflygningar över tätorten är att i så stor uträkning som möjligt undvika landningar på bana 01R. Verket gör också detta genom att överhuvudtaget inte använda bana 01R i lågtrafik (off peak) annat än när banreparationer på de andra banorna eller någon annan särskild omständighet gör det nödvändigt att använda banan för landningar.

En annan teoretisk möjlighet att undvika landningar på bana 01R i peak-tid är att lägga över trafik på någon av de andra banorna, vilket emellertid skulle medföra att andra tätorter exponeras för buller i motsvarande mån. En omläggning av all landande trafik till bana 01L skulle särskilt drabba Rosersbergs tätort. En sådan omläggning ryms inte heller, enligt LFVs uppfattning, inom ramen för gällande miljötillstånd (jfr Miljööverdomstolens beslut i mål M 4415-01 angående beslut om ändrat flygvägsmonster vid Göteborg-Landvetter flygplats).

Såsom nämnts i avsnitt 1.1 kommer dock ungefär hälften av den trafik som idag i högtrafik leds in till bana 01R att ledas in för landning på bana 01L efter införandet av mixade operationer.

### **3. Länsstyrelsens kompletterande yrkande – villkor 6**

Länsstyrelsen har yrkat att villkor 6 kompletteras i vissa hänseenden.

LFV motsätter sig att villkoret kompletteras i enlighet med länsstyrelsens förslag. Till bemötande av länsstyrelsens yrkande i denna del får LFV anföra följande.

- a. För att följa utflygningsvägarna (SID) från Stockholm-Arlanda flygplats har LFV sedan några år infört krav på att flygplan skall vara utrustade för navigering enligt P-RNAV. LFV har redan infört de förutsättningar för P-RNAV som krävs för att kunna tillämpa detta flygsätt på samtliga utflyg-

ningsvägar. Det finns idag dock inte något internationellt krav på att ett flygplan skall vara utrustat med navigeringsutrustning för P-RNAV, varför ett visst mindre antal av starterna på Stockholm-Arlanda flygplats måste radarvektoreras från flygplatsen. På flygplatsen pågår för närvarande även ett test med ett antal P-RNAV-baserade inflygningsvägar (STAR) till de landningsbanor som används i off-peak.

- b. LfV driver utvecklingen mot RNP-RNAV i den takt det är tekniskt möjligt. Verket samarbetar i detta avseende med andra aktörer inom flygbranschen. Detta samarbete bygger på att aktörerna frivilligt ställer resurser till förfogande. Verket anser det dock inte rimligt att åläggas att genomföra ett avancerat flygoperativt utvecklingsarbete avseende RNP-RNAV på en flygplats av den storlek som Stockholm-Arlanda utgör. Att blanda flygtrafik som framförs enligt dagens internationella standard med flygningar som framförs på ett för flygtrafikledningen icke standardenligt sätt, omöjliggör möjligheterna att upprätthålla en hög trafikkapacitet med bibehållen flygsäkerhetsnivå.
- c. Se LfVs synpunkter i avsnitt 4.1. nedan.

Eftersom LfV har motsatt sig länsstyrelsens förslag till kompletteringar av villkor 6 har verket inte ansett det behövt att i detta yttrande kommentera eventuella genomförandetider och preciseringar.

#### **4. Länsstyrelsens sammanfattande synpunkter**

##### **4.1 Visuella inflygningar vid "vackert väder"**

Länsstyrelsen anser att villkor 6 redan nu innebär att inflygningar med marksikt, s.k. visuella inflygningar, till bana 01R skall göras under "vackert väder"-förhållanden, för att undvika tätorten.

Visuella inflygningar kan tillåtas av flygtrafikledningen under vissa förutsättningar. När ett flygplan närmar sig en flygplats och piloten kan se den avsedda landningsbana som flygplanet skall landa på kan piloten anropa flygledaren och begära att få flyga in visuellt. Om flygledaren ger klartecknen för en visuell inflygning tar piloten över navigationen. Att under högtrafik blanda visuella inflygningar med flygtrafik som utför ILS-inflygningar och samtidigt upprätthålla en hög landningskapacitet är ej möjligt. Detta innebär att visuella inflygningar i praktiken endast kan tillåtas vid lågtrafik.

*... och när lågtrafik ska ILS användas.*

Bana 01R används endast undantagsvis för landning vid lågtrafik, varför länsstyrelsens synpunkt att visuella inflygningar skall göras till bana 01R vid "vacker väder" inte i praktiken får någon effekt för Upplands Väsby tätort.

LFV vill i sammanhanget tillägga att flygtrafikledningen inte kan beordra en pilot att utföra en visuell inflygning. Tidigare erfarenheter vad gäller visuella inflygningar till Stockholm-Arlanda flygplats visar att piloter hos flera flygbolag i regel föredrog att genomföra en ILS-inflygning även då meteorologiska förutsättningar för visuella inflygningar förelåg.

*Detta förslag kan väl varit känt av LFV redan när mycket förelåg att 51% skulle ske med vis. inflyg.*

Av lydelsen i villkor 6 framgår att till dess ett navigationssystem har införts som medger kurvad inflygning till bana 01R samtidigt med och oberoende av inflygningar till bana 01L skall så långt det är möjligt inflygningar med marksikt till bana 01R ske under motsvarande förutsättningar. Inflygningar med marksikt skall således kunna ske samtidigt med och oberoende av inflygningar till bana 01L. Eftersom detta av säkerhetsskäl inte är möjligt idag, kan inte villkor 6 i dagsläget innebära krav på att inflygningar med marksikt, så kallade visuella inflygningar, skall ske till bana 01R för att undvika Upplands Väsby tätort. Innebörden av nu gällande villkor 6 har avgjorts i miljödomstolens, Stockholms tingsrätt, dom i mål M 343-03. Miljödomstolen anförde i detta mål att enligt rättens me-

ning skall en kurvad inflygning till bana 01R kunna ske oberoende av användningen av bana 01L. Endast under förutsättning att det vid marksikt är möjligt att genomföra en sådan inflygning ur säkerhetssynpunkt – men endast då – är rak inflygning otillåten, se miljödomstolens dom sid. 13-14.

*Handwritten notes:*  
Någon  
22  
17

#### 4.2 Inflygningar till 50 procent med visuell inflygning

Länsstyrelsen menar att det genom Koncessionsnämndens beslut 1998-09-07, nr 109/98 med dnr 171-8-96 framgår att 50 procent av flygplanen kan överflyga Upplands Väsby tätort till dess att ett navigationssystem medger kurvade eller sneda inflygningar. Länsstyrelsen anser vidare att 50 procent av planen bör kunna undvika tätorten genom en visuell inflygning.

Av Koncessionsnämndens beslut 1993-04-06, nr 46/93, dnr 171-597-90, se sid. 69-70, framgår att LFV har angett att trebanesystemet i huvudsak skulle användas antingen med starter och landningar mot norr eller med starter och landningar mot söder. Vid starter och landningar mot norr angav LFV att startande trafik i huvudsak skulle utnyttja bana 01L och bana 08, medan landande trafik skulle utnyttja banorna 01L och 01R. LFV angav att verket planerade för att under högtrafik använda den tillkommande tredje bana enbart för landning. Vidare angav verket att hur stor del av inflygningarna till den tredje banan som skulle kunna ske med marksikt och runda de centrala delarna av Väsby var avhängigt trafikutvecklingen. Verket angav att statistiskt underlag från SMHI tydde på att i medeltal 35-50 procent av landningarna på bana 01R skulle kunna ske med marksikt. Resterande inflygningar skulle således ske över Upplands Väsby tätort till dess ett MLS-system eller liknande gjorde det möjligt att undvika tätorten. Någon prognos för när detta skulle kunna ske gavs inte av LFV.

LFV har angett att genom införande av en särskild procedur vid inflygning med marksikt till bana 01R skulle trafiken i stor utsträckning kunna föras utanför tätbebyggelse. Verket angav dock samtidigt att någon sådan procedur inte slutligt hade godkänts av Luftfartsinspektionen, se Koncessionsnämndens beslut sid. 70-71.

LFV hade tidigare tagit fram en inflygningsprocedur baserad på VOR/DME<sup>1</sup> som tillsammans med en avslutande visuell del av inflygningen skulle kunna leda landande trafik vid sidan av tätorten vid "vackert väder". Det är denna procedur som LFV beräknade skulle kunna leda upp till 50 procent av trafiken vid sidan av tätorten, men som inte längre är tillåten.

Göteborg den 15 maj 2006

För Luftfartsverket



Åke Lewensjö



Malin Wikström

---

<sup>1</sup> Flygfyr med möjlighet att läsa ut både riktning och avstånd.



**LUFTFARTSSTYRELSEN**  
Swedish Civil Aviation Authority

STOCKHOLMS TINGSRÄTT  
Avd 9

2006-05-16  
Akt. M.30165-04:1  
Aktbil. (76)

Luftfartsverket  
Stockholm-Arlanda flygplats  
190 45 Stockholm-Arlanda

Upprättad av	Datum	Beteckning
Ulf Johansson	2006-05-10	L2006-2410
Direktelefon	Ert datum	Er referens
011-415 22 52, 0734-33 23 18	2006-03-30	Sture Westberg

**Offset-inflygning bana 01R ARN**

Angående er fråga om ett förhandsbesked för offset-ILS inflygning bana 01R på Arlanda flygplats anser Luftfartsstyrelsen att frågan tidigare är utredd (L2003-3004-101) och då avvisades möjligheten att göra denna typ av ILS inflygning.

Luftfartsstyrelsen anser att de regler som finns ställda i Pans Ops Doc. 8168 där det klart och tydligt visas att en offsetvinkel över 5° inte är tillåten utan att extrema förhållanden föreligger.

Vidare säger man i samma dokument att bullerskäl inte får vara ett skäl till ändrad inflygningsvinkel.

Luftfartsstyrelsen anser också att detta förslag innehåller betydande flygsäkerhetsrisker därför att ett byte av ILS måste ske på 500 ft. Normalt görs ett omdrag (go around) på den höjden om man ej är stabiliserad på den ILS man följer.

*Varför inte?  
Se kat  
när på inlämningshandling*

I ärendets handläggning har dessutom deltagit:

Chefen enh. AGA/SEC. Håkan Lövgren  
Flygoperativ inspektör. Jan Fülir  
Sakkunnig flygtrafiktjänster. Lars Rörick

Med vänlig hälsning

*Ulf Johansson*  
Ulf Johansson  
Flygoperativ inspektör

<b>Koncept</b>	
Reviderad	<i>[Signature]</i>
Placerad	<i>[Signature]</i>
Upprättad av	<i>[Signature]</i>
Reviderad	
<i>[Signature]</i>	
TN 2006-05-11	
Sign	<i>[Signature]</i>



LÄNSSTYRELSEN  
I STOCKHOLMS LÄN

Miljö- och planeringsavdelningen  
Majlis Bergqvist  
785 51 29

## YTTTRANDE

Datum  
2006-09-06

Beteckning  
5556-2004-33030

STOCKHOLMS TINGSRÄTT  
Avd 9

Miljödomstolen  
Stockholms Tingsrätt Avd 9  
Box 8307  
104 20 STOCKHOLM

2006-09-07  
Akt M30165-04  
Aktbil 78

Kopia

**Slutligt yttrande i ansökan om omprövning av villkor 6 i  
tillståndsbeslutet för Luftfartsverket Arlanda flygplats**

Mål M 30165-04

Länsstyrelsen godtar att mål M30165-04 nu är färdigutrett för att gå vidare till förhandling.

Länsstyrelsen hänvisar till tidigare yttranden i målet och **justerar sitt yrkande av lydelsen av texten i villkor 6** till följande (justeringen kursiverad) samt att villkoret kompletteras med tillägg, lämpligen som ett tillägg av ett villkor 6a:

6. Vid inflygning till bana 01 L får Upplands Väsby tätort inte överflygas öster om förlängningen av denna bana. Efter det att ett navigationssystem tagits i drift som medger kurvad inflygning till bana 01 R samtidigt med och oberoende av inflygningar till bana 01 L, får överflygningar av tätorten ej heller ske vid inflygning till bana 01 R väster om ARL QTE 167. Även innan ett sådant navigationssystem har införts skall så lång det är möjligt från säkerhetssynpunkt – oavsett vad som sägs i "Särskilt villkor 2" ovan beträffande tid – inflygningar med marksikt till bana 01 R ske under motsvarande förutsättningar. I dessa båda fall kan dock flygplan föras in mot centrumlinjen så snart flygplanen befinner sig innanför ett avstånd ej överstigande 9,6 km från tröskeln till bana 01 R, se närmare beslutsbilaga B 15 (JA 21). *Högst hälften av planen som landar på bana 01 R får flyga in över Upplands Väsby tätort fram till dess att ett navigationssystem enligt ovan tagits i bruk, som medger kurvade inflygningar, dock längst till den 1 jan 2015.*

6a. *Luftfartsverket skall genomföra utvecklingen mot navigationssystemet RNP-RNAV för att så snart som möjligt installera och använda detta navigationssystem eller motsvarande med bättre prestanda för ökade möjligheter till kurvade eller sneda inflygningar.*

*Luftfartsverket skall vidare införa inflygningar med marksikt, s.k. visuella inflygningar till bana 01 R under "vackert väder"-förhållanden vid s.k. "off-peak" för att undvika Upplands Väsby tätorten.*



YTTRANDE

Datum  
2006-09-06

Beteckning  
5556-2004-33030

**Länsstyrelsens motiv för sitt yttrande**

I Luftfartsverkets yttrande över Länsstyrelsens föregående inläga framför Luftfartsverket argument som gör att Länsstyrelsen nu justerar sitt tidigare yrkande.

Länsstyrelsen har i föregående yttrande daterad den 3:e februari 2006, sid 6, 4:e st argumenterat för vikten av att förelagda åtgärder bör tidsättas för att undvika att en situation som den nuvarande uppstår och vidhåller detta. Länsstyrelsen har viss förståelse för svårigheten att få i gång ett navigationssystem för kurvade inflygningar och bedömer att ett mera realistiskt datum för när åtgärden skall vara genomförd är till år 2015. Länsstyrelsen anser att det är särskilt viktigt att utvecklingsarbetet mot möjligheten att flyga in på ett sätt som undviker tätorterna i allmänhet och i detta fall Upplands Väsby tätort skall ske så skyndsamt som möjligt. Ett krav med denna innebörd bör därför föreläggas Luftfartsverket och Länsstyrelsen föreslår att det sker i ett tillägg till villkor 6, benämnt 6a. Tidigare yrkande om krav på införande av P-RNAV återtas eftersom Luftfartsverket redovisat redan nu befintlig möjlighet till användandet av P-RNAV.

Länsstyrelsen anser att möjligheten till en ökad kapacitet per timme utöver nuvarande tillståndsgivna kapacitet per timme (90 rörelser per timme) ska bedömas utifrån möjligheten att göra en kurvad inflygning. Se Länsstyrelsens föregående yttrande från den 3 februari 2006, sid 4, 3:e st. Länsstyrelsen anser att ytterligare utökning av kapaciteten per timme kan vara tillståndspliktig.

Beslut om detta yttrande har fattats av miljöskyddschefen Lena Pettersson. I den slutliga handläggningen av ärendet har deltagit länsassessorn Björn Lundin, samt miljöhandläggare Majlis Bergqvist, föredragande.

Lena Pettersson  
Miljöskyddschef

Majlis Bergqvist  
Miljöhandläggare

Kopia:

Akten

Fj. BL,

Ms: MB, EB, LP