



Ärendenummer: 2010-000274
2010-03-15
Hand: SAMQ/ANäs
Sigtuna kommun - Arlanda Airport

Ks/2009:80

§ 79

Yttrande över samrådshandling inför ansökan från Luftfartsverket, Lfv om nytt miljötillstånd för verksamheten vid Stockholm - Arlanda flygplats

Beslut

- Godkändes att upprättat yttrande överlämnas till Luftfartsverket, Lfv över samrådshandling inför ansökan om nytt miljötillstånd för verksamheten vid Stockholm - Arlanda flygplats.

Ärendebeskrivning

Luftfartsverket, Lfv har för avsikt att senast vid utgången av 2010 till miljödombstolen inge en ansökan om nytt miljötillstånd för verksamheten vid Stockholm - Arlanda flygplats i enlighet med miljöbalkens bestämmelser. Luftfartsverket har under hand genomfört samråd med berörda kommuner, länsstyrelser, verksamhetsutövare och allmänhet med anledning av ansökan.

Luftfartsverket, Lfv har upprättat underlag för samråd rörande ansökan i det aktuella ärendet, som har överlämnats till Sigtuna kommun för yttrande senast den 15 mars 2010.

Yttrande över samrådshandlingen i det rubricerade ärendet har upprättats i samråd mellan berörda förvaltningar inom Sigtuna kommun.

Kommunstyrelsens behandling av ärendet

Vid kommunstyrelsens sammanträde yrkade Henrik Kelfve (M) med instämmande av Sune Askaner (FP), Michael Harvey (KD) och Anders Johansson (S) bifall till arbetsutskottets förslag till beslut med tilläggsyrkandet om att "det inte är acceptabelt med överflygningar av tätbebyggda områden som inte tidigare varit bullerbelastade". Anders Johansson (S) yrkade därutöver som ändringsyrkande att "oavsett resultatet av ansökan om ett nytt miljötillstånd för verksamheten vid Stockholm-Arlanda flygplats anser Sigtuna kommun att Lfv ska bullerisolera alla bostadsfastigheter i Rosersbergs tätort".

Beslutsordning

Efter framställda propositioner på bifall till arbetsutskottets förslag med tilläggsyrkande (M), (FP), (KD) och (S) samt ändringsyrkande (S) förklarade ordföranden att kommunstyrelsen beslutat enligt arbetsutskottets förslag med framförda tilläggs- och ändringsyrkanden.

A

BA

Diane Andersson



§ 79 forts

Delgivning

Luffartsverket, Lfv

Kommunledningskontoret

Miljö- och hälsoskyddsförvaltningen

Beslutsunderlag

Yttrande över samrådshandling

Underlag för samråd från Luffartsverket, Lfv

A

PA

Stockholm – Arlanda Airport
Lfv att. Anette Näs
190 45 Stockholm

Yttrande över samrådshandling inför ansökan om nytt miljötillstånd för verksamheten vid Stockholm Arlanda flygplats

Inför en kommande ansökan om nytt miljötillstånd för Stockholm- Arlanda flygplats har Luftfartsverket, LFV genomfört ett antal samrådsmöten med sakägare, intressenter, myndigheter och allmänhet. Vid samråden har redovisats LFV:s grundalternativ för hur verksamheten ska bedrivas samt de utredningar som genomförts för att se hur störningarna från flyget kan begränsas. Ett separat samrådsmöte har dessutom genomförts avseende vattenvårdsfrågorna.

Sigtuna kommun har beretts möjlighet att lämna synpunkter på LFV:s samrådsunderlag och vill med anledning av detta framföra följande.

Buller

Av redovisningen från LFV framgår att den totala omfattningen på den verksamhet som avses är mindre än den nuvarande tillståndsgivna verksamheten uttryckt i antalet flygrörelser per år. Från nuvarande 372 100 rörelser anges en minskning till 350 000 rörelser per år som utgångspunkt inför den nya ansökan. Sigtuna kommun anser att det är viktigt att denna minskning fördelas på ett sådant sätt att den kommer de mest bullerstörda områdena till godo.

En inriktning på verksamheten som innebär en ökad bullerstörning för Rosersberg tätort kan inte accepteras. Eftersom frekvensen av bullerhändelser som överstiger 70 dBA max är mycket högre i Rosersberg jämfört med situationen i Upplands-Väsby menar Sigtuna kommun att antalet landningar till bana 1 och 3 söderifrån åtminstone måste vara jämnt fördelade. Om detta kräver en förlängning av bana 3 förordar Sigtuna kommun en sådan investering och utbyggnad.

Mixade parallella operationer innebär att flygplanen landar och startar samtidigt på de två parallella banorna. LFV vill införa detta vid 56 rörelser per timme vilket Sigtuna kommun motsätter sig med hänvisning till att det inte är nödvändigt ur teknisk synvinkel förrän vid 84 rörelser per timme.

Sigtuna kommun vill passa på att tydliggöra att det alternativ med omvänt bananvändningsmönster som studerats aldrig kan accepteras med hänvisning till alternativets bullerpåverkan.

I samrådsunderlaget förordas en omdefinition av nattens omfattning till kl. 06:00 istället för det nuvarande kl. 07:00. Sigtuna kommun är mycket tveksam till förändringen och anser att förslagets konsekvenser ur bullersynpunkt måste klarläggas före det går att slutligt ta ställning till förslaget.

Sigtuna kommun anser att möjligheten till kurvade inflygningar ska beaktas i ansökan och införas så snart det finns tekniska förutsättningar.

Vid utflygningar under dag och kväll föreslås att flygplan ska kunna avvika från utflygningstvågarna redan när bullernivån på marken understiger 70 dBA max. Kommunen anser att konsekvenserna av den föreslagna förändringen måste studeras närmare. Det är inte acceptabelt med överflygningar av tätbebyggda områden som inte tidigare varit bullerbelastade.

I förslaget redovisas införande av bullerfria helger vid fördelningen av landningar söderifrån mellan banorna 1 och 3. Kommunen är i grunden positivt till en sådan störningsavlastning men tar för närvarande inte ställning i avvaktan på att en dialog genomförts med berörda kommuninvånare.

Oavsett resultatet av ansökan om nytt miljötilstånd för verksamheten vid Stockholm-Arlanda flygplats anser Sigtuna kommun att LFV ska bullerisolera alla bostadsfastigheter i Rosersbergs tätort.

Vattenföroreningar

Sigtuna kommun anser det väsentligt att LFV i tillståndsansökan visar vilken total föroreningspåverkan verksamheten har på Märstaån. LFV har angett att mätpunkt F (vid Broby) är den punkt som visar den samlade påverkan från flygplatsen. Hänsyn måste dock tas för andra verksamheter både uppströms och nedströms Arlanda flygplats innan punkt F.

LFV bör göra beräkningar som visar Arlanda flygplats tillskott gällande främst organiskt material, kväve, fosfor och koppar. I ansökan bör det framgå vilken ambition LFV har när det gäller minskningar av dessa ämnen. Vid samrådet framgick att miljöeffekterna trots ökad flygtrafik inte bedöms bli större i framtiden, men eftersom Märstaån är en belastad å som klassats ha måttlig status enligt Vattendirektivet, så måste belastningen minska trots ökad flygtrafik.

I samrådsunderlaget nämns att LFV medverkar i ett forskningsarbete kring PFOS (organiskt miljögift). Även gällande denna förorening bör LFV visa vilken ambition som finns för att vidta åtgärder, om "hotspots" med PFOS påträffas.

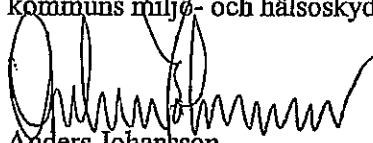


Beräkning bör också göras av den faktiska ökningen av glykolanvändningen, i jämförelse med dagens användning. I samrådsunderlaget står endast att den bedöms bli likvärdig som vid fullt utnyttjande av dagens tillstånd.

Det bör också tydligt framgå att de nya planerade dagvattendammarna vid Halmsjöbäcken, kommer att rymma dagvatten från en eventuellt förlängd bana 3. Vid denna förlängning skulle förbrukningen av halkbekämpningsmedel öka, vilket också bör beräknas som en dimensionerande förutsättning för de planerade dammarna.

Övrigt

Ytterligare synpunkter kan komma att lämnas i ett särskilt yttrande från Sigtuna kommuns miljö- och hälsoskyddsförvaltning.



Anders Johansson
Kommunstyrelsens ordförande



Upplands Väsby kommun

Miljö- och hälsoskyddskontoret
Hans Gustafsson
☎ 08 - 590 973 72
Fax 08 - 590 819 30
mail Hans.Gustafsson@upplandsvasby.se

2008-01-27

Dnr

Luftfartsverket

Kompletteringar

I ansökan ska redovisas i detalj hur flygtrafiken kommer att avvecklas med hänsyn till att raka inflygningar söderifrån till bana 3 inte får ske efter den 1 januari 2018.

På fråga uppgav en representant för LFV att verket kommer att genomföra en omvärldsanalys där flera flygplatser i framför allt Europa kommer att studeras. Väsby kommun anser att flygplatserna Kastrup, Gardermoen samt Vantaa ska ingå i omvärldsanalysen. I denna omvärldsanalys måste de olika flygplatsernas definition på "peak"-tid redovisas samt hur många rörelser per timme som de flygplatserna har under "peak"

Miljö- och hälsoskyddskontoret

Hans Gustafsson
miljö- och hälsoskyddschef

Malin Wikström

Från: anette.nas@lfv.se
Skickat: den 18 februari 2009 14:15
Till: Åke Lewensjö; Malin Wikström; Anna Frändberg
Ämne: VB: Angående kompletteringar av ansökan om nytt miljötillstånd

Svar skickat till Upplands Väsby, se nedan.

Från: Näs, Anette (200_Arlanda)
Skickat: den 18 februari 2009 14:14
Till: 'Gustafsson Hans MHK'
Ämne: Angående kompletteringar av ansökan om nytt miljötillstånd

LFV har mottagit era förslag till kompletteringar av den ansökan om nytt miljötillstånd som är under framtagande vid Stockholm-Arlanda Airport och kommer att beakta dessa under arbetets gång. LFV vill i sammanhanget påpeka att verket för närvarande arbetar utifrån hypotesen att flygtrafiken även efter år 2018 i peaktid kan komma att behöva ledas in över Upplands Väsby tätort för landning på bana 01R.

Mvh Anette Näs

Från: Gustafsson Hans MHK [mailto:Hans.Gustafsson@upplandsvasby.se]
Skickat: den 27 januari 2009 16:29
Till: Näs, Anette (200_Arlanda)
Ämne:



Upplands Väsby kommun

Stadsbyggnadskontoret
Gösta Norén
☎ 08 - 590 970 28
Fax 08 - 590 733 37
gosta.noren@upplandsvasby.se

YTTRANDE
2010-03-15

Dnr

Kommunstyrelsen

Yttrande över underlag rörande ansökan om nytt miljötillstånd för verksamheten vid Stockholm-Arlanda Airport i Sigtuna kommun, enligt miljöbalken.

Ärendebeskrivning

LFV Stockholm-Arlanda Airport har tagit fram ett underlag för samråd rörande ansökan om nytt tillstånd för verksamheten vid Stockholm-Arlanda Airport i Sigtuna kommun enligt miljöbalkens regelverk.

LFV överväger att ansöka om ett miljötillstånd som innebär att LFV kan fortsätta operera flygplatsen i huvudsak som dagens beslut enligt miljödomstolen medger fram till 2018.

Synpunkter på detta underlag skall vara LFV tillhanda senast den 15 mars 2010.

Detta förslag till yttrande har utarbetats av Planeringschef Gösta Norén och Miljö- och hälsoskyddschef Hans Gustafsson.

Upplands Väsby kommun kommer i detta yttrande i första hand begära kompletteringar av underlaget och i mindre grad framföra bestämda ståndpunkter innan alla utredningar och andra förutsättningar är klarlagda.

Förslag till beslut

Kommunledningskontoret föreslår att Kommunstyrelsen beslutar att föreliggande yttrande daterat 2010-02-11, som är utarbetat av Stadsbyggnadskontoret i samråd med Miljö- och hälsoskyddskontoret, lämnas in som Kommunstyrelsens eget yttrande.

Bakgrund

LFV Stockholm-Arlanda Airport har tagit fram ett underlag för samråd rörande ansökan om nytt tillstånd för verksamheten vid Stockholm-Arlanda Airport i Sigtuna kommun enligt miljöbalkens regelverk.

LFV överväger att ansöka om ett miljötillstånd som innebär att LFV kan fortsätta operera flygplatsen i huvudsak som dagens beslut enligt miljödomstolen medger fram till 2018.

Synpunkter på detta underlag skall vara LFV tillhanda senast den 15 mars 2010.

Detta förslag till yttrande har utarbetats av Planeringschef Gösta Norén och Miljö- och hälsoskyddschef Hans Gustafsson.

Upplands Väsby kommun kommer i detta yttrande i första hand begära kompletteringar av underlaget och i mindre grad framföra bestämda ståndpunkter innan alla utredningar och andra förutsättningar är klarlagda.

Stadsbyggnads- och Miljö- och hälsoskyddskontorets synpunkter.

I samrådshandlingarna bör följande utvecklas.

Bankapacitet mm

Vid samrådet samt till viss del i handlingarna talas om andra alternativ än det grundalternativ som beskrivs i underlaget. Det ställdes även en del frågor vid samrådet den 14 och 26 januari och i den efterföljande diskussionen kom alternativa bananvändningsmönster upp.

Det framgår inte tydligt av samrådsunderlaget vilken bankapacitet (viktigt vid högtrafiken, peaktid) som LFV ansöker om. I den diskussion som fördes vid samrådet uttalades det några gånger från LFV's sida att andra bananvändningsmönster än det sökta ger en minskad bankapacitet. Hur stor minskningen var i dessa alternativa mönster uppgavs inte.

I ansökan måste det därför finnas resonemang kring samtliga möjliga alternativa bananvändningsmönster samt hur stor kapacitetsminskningen (eller ökningen) blir för varje beskrivet mönster. De bananvändningsmönster som diskuterades vid samrådet eller på annat sätt har framförts kan vara kurvade inflygningar, inflygning på gemensam bana mot 01L och därefter landning på 01R och 01L, landning oberoenden och parallellt norrifrån på 19L och 19R, omvänt bananvändningsmönster etc. Det finns säkert ett antal ytterligare bananvändningsalternativ att tillgå.

Enligt kommunens bedömning är det inte tillräckligt att bara skriva eller säga att det blir en minskning av bankapaciteten om det sökta alternativet inte blir av. Eller att störningen ökar på andra platser. Det måste finnas en beskrivning över andelen bullerstörda och var de bullerstörda finns rent geografiskt i dessa olika mönster. Även en beskrivning av övriga miljöeffekter bör finnas.

Mixade parallella operationer innebär att flygplanen landar och startar samtidigt på de två parallella banorna. Lfv Arlanda vill införa detta vid 56 rörelser per timme vilket Upplands Väsby kommun motsätter sig innan behov uppstått av 84 flygrörelser per timme.

Det är enligt kommunens uppfattning inte relevant att som på sid 37 jämföra bullereffekter av starter och inflygningar mm enbart med den minsta tätorten i Sigtuna kommun, Rosersberg på (ca 1200 inv), med Upplands Väsby C eftersom vår tätort har 37 000 invånare. Enligt kommunens uppfattning bör utvecklingen vad avser flygbuller då också jämföras med vad som händer i Märsta och Sigtuna som är de större tätorterna i Sigtuna kommun.

Upplands Väsby kommun anser också att de beslut som fattats av regeringen 1991, av koncessionsnämnden för miljöskydd 1993 och av miljööverdomstolen 2008 d v s att överflygningar över Upplands Väsby tätort inte är tillåtna, måste vara en grundförutsättning när flygvägar, bananvändningsmönster mm konstrueras. Kommunen kan inte se att detta är en förutsättning i den ansökan som LfV Arlanda nu samrätt ikring. Kommunen anser således att kurvade inflygningar måste vara en förutsättning i ansökan och införas snarast möjligt.

På sid 4 säger LfV att man arbetar med en översyn flygvägssystemet för att finna en ur miljösynpunkt optimal hantering av flygtrafiken.

På sid 9 säger LfV att om inte något av dessa alternativ accepteras av miljödomstolen kan LfV tvingas att antingen kraftigt begränsa trafiken vid flygplatsen eller anlägga ytterliggare rullbanekapacitet av miljöskäl.

Kommunen anser att om LfV inte kan visa, i sitt underlag för ansökan om nytt miljötillstånd, att man kan klara kravet från regeringsbeslutet 1991 om villkoren för en ny tredje bana och som senast bekräftats av miljööverdomstolen 2008, om att undvika överflygning av Väsby tätort, så bör man undersöka vad en ny rullbana parallellt med bana 2 i öst-västlig riktning skulle ge för konsekvenser av antalet bullerstörda mm. Denna belysning är relevant eftersom det är hela miljötillståndet som skall prövas för Arlanda och inte som 1991 bara för rullbana 3. Det innebär att man inte bara behöver utgå från nuvarande läge, utan som LfV själva har påpekat så är det den optimala hanteringen av flygtrafiken ur miljösynpunkt som LfV skall framlägga i sin ansökan.

Det bananvändningsmönster som framgent ska användas efter domstolens beslut måste enligt kommunens uppfattning vara ett resultat av en avvägning mellan i första hand andelen bullerstörda samt uppnådd bankapacitet. Här borde det vara möjligt att hitta kompromisser och samförstånd som minimerar antalet bullerstörda i såväl Sigtuna, Upplands Väsby, Vallentuna som Knivsta kommuner.

Avvikelse från SID

Vid tidigare domstolsförhandlingar har denna fråga om att följa flygvägarna diskuterats livligt. Det har funnits alternativ kopplat till avståndet från banans ände samt alternativ kopplat till bullernivåer. En risk med att avvika vid en viss höjd kopplat till det aktuella flygplanets bullervärden är att marginalerna kan vara för små. Vilket kan innebära att man bullrar exakt 70 dB(A) eller till och med någon till några decibel över 70 dB(A). Det är önskvärt att i de fall avvikelsen från SID sker på det sätt LfV ansöker om; tillräcklig marginal i höjd eller decibel finns så att bullerhändelser över 70 dB(A) aldrig inträffar vid

dessa händelser. Detta naturligtvis bortsett från eventuella händelser orsakade av "säkerhetssituationer".

Förlängning av bana 3

I samrådshandlingarna finns ett kort stycke som beskriver en eventuell förlängning av bana 3 norrut. Detta skulle i sin tur förflytta bullerkurvan för maximalnivåer norrut och något minska bullerstörningen över de centrala delarna av Upplands Väsby. Detta stycket borde utvecklas ytterligare dels avseende ekonomin, de tekniska lösningarna samt en redovisning var bullerkurvan "hamnar" och hur många boende som påverkas av förändringen.

Övrigt

Upplands Väsby kommun anser att det inte finns någon anledning att ändra på nattbegreppet i Sverige. Kommunen föreslår således att natt är mellan kl 22-07.

Den fortsatta processen om eventuell fördelning av trafiken på bana 1 och bana 3 bör föras med berörda medborgare i alla kommunerna.

UPPLANDS VÄSBY KOMMUN

Jan Holmberg
Kommunstyrelsens ordförande

Björn Eklundh
Kommundirektör



Miljö- och bygglovsnämnden

Ärendenummer:	
Dokument:	
	2010-02-26
Handl:	
	LFV Stockholm - Arlanda Airport

Expedieras till

Akten

Kommunstyrelsen

LFV, Stockholm-Arlanda Airport, Anette Näs, 190 45 Stockholm

§ 15

Dnr Mbn 2009-1088

Tillståndsansökan, Stockholm-Arlanda Airport, samråd

Miljö- och bygglovsnämndens beslut

- 1 Miljö- och bygglovsnämnden avger yttrande i enlighet med bygg- och miljöförvaltningens tjänsteskrivelse, 2010-02-08.

Ärendet i korthet

Luftfartsverket, LFV, har för avsikt att ansöka om ett nytt tillstånd enligt miljöbalken för verksamheten vid Stockholm-Arlanda Airport. Ansökan kommer att lämnas in till tillståndsmyndigheten senast vid slutet av 2010. Luftfartsverket har därför bjudit in till samrådsmöte. Synpunkter kan lämnas skriftligt senast den 15 mars 2010.

Handlingar

Bygg- och miljöförvaltningens tjänsteskrivelse 2010-02-08

Miljö- och bygglovsnämndens behandling

Beslutsgång

Ordföranden konstaterar att miljö- och bygglovsnämnden beslutar i enlighet med förvaltningens förslag till beslut.

Anu Halicau



2010-02-08

Miljö- och bygglovsnämnden

Dnr 2009-1088

Tillståndsansökan, Stockholm-Arlanda Airport, samråd

Förslag till beslut

Bygg- och miljöförvaltningen, miljö- och hälsoskydds förslag

- 1 Miljö- och bygglovsnämnden lämnar följande yttrande till Luftfartsverket

Ärendet i korthet

Luftfartsverket, LFV, har för avsikt att ansöka om ett nytt tillstånd enligt miljöbalken för verksamheten vid Stockholm-Arlanda Airport. Ansökan kommer att lämnas in till tillståndsmyndigheten senast vid slutet av 2010. Luftfartsverket har därför bjudit in till samrådsmöte. Synpunkter kan lämnas skriftligt senast den 15 mars 2010.

Handlingar

- 1 Bygg- och miljöförvaltningens tjänsteskrivelse 2010-02-08

Bakgrund

Luftfartsverket, LFV, har för avsikt att ansöka om nytt tillstånd enligt miljöbalken för verksamheten på Stockholm – Arlanda. Tillståndet behöver omfatta totalt 350 000 flygplansrörelser (starter och landningar) per år inom det befintliga trebanesystemet. Luftfartsverket har därför bjudit in till samrådsmöte.

I nu gällande tillstånd ingår två villkor som är av särskild betydelse för verksamheten, villkor 6 och villkor 1.

Villkor 6 innehåller ett förbud mot inflygningar till bana 3 söderifrån över Upplands Väsby tätort efter år 2018. Enligt Miljööverdomstolens dom från 2009 ska LFV senast den 2 januari 2011 redovisa ett system som möjliggör kurvade eller sneda inflygningar för att undvika överflygning av Upplands Väsby tätort.

När det gäller villkor 1 begärde LFV vid huvudförhandling i Miljööverdomstolen att tiden för när utsläppstaket blir ett gränsvärde flyttas fram till den 31 december 2016. För att få detta anstånd åtog sig LFV att lämna in en fullständig tillståndsansökan för verksamheten vid Arlanda senast den 31 december 2010. Miljööverdomstolen godtog LFVs yrkande men bestämde samtidigt att om LFV inte lämnar in en fullständig ansökan senast vid utgången av 2010 blir utsläppstaket ett gränsvärde



redan den 1 januari 2011. Naturvårdsverket har överklagat domen till Högsta domstolen som ännu inte meddelat något avgörande

LFV föreslår att flygplatsen i huvudsak ska användas som dagens tillstånd tillåter, och vill fortsätta att använda dagens tillståndsgivna bananvändningsmönster med vissa justeringar. Framför allt gäller dessa justeringar användandet av bana 1 och bana 3 söderifrån nattetid och under helger. Förslaget kallas i samrådshandlingarna Grundalternativet.

Högtrafik

Vid högtrafik, på morgnarna och sent på eftermiddagarna, används i Grundalternativet s.k. mixade parallella operationer. Det innebär att flygplan både startar och landar på båda parallellbanorna, bana 1 och bana 3, samtidigt.

Lågtrafik

Vid lågtrafik används i huvudsak bana 1 och bana 2 (den ost/västliga tvärbanan) åtskilt, dvs med starter från en bana och landningar på den andra. Undantaget är vid nordvästliga vindar. Då måste parallellbanorna användas av säkerhetsskäl redan från 36 rörelser/timme, bana 3 används för landning söderifrån och bana 1 för starter norrut.

Nattrafik

Inga landningar sker på bana 3 söderifrån nattetid, dvs kl 22–06, annat än av säkerhetsskäl. Likaså sker inga starter på bana 1 söderut nattetid, dvs kl 22–06, annat än av säkerhetsskäl.

Helgtrafik

Vid nordliga vindar (ungefär 40 procent av vindarna ett genomsnittså) leds flygtrafiken (dag/kväll) under helger udda veckor till bana 3 och jämna veckor till bana 1. Det innebär att till exempel Rosersberg slipper landande trafik över tätorten minst varannan helg, och minst varannan helg slipper Upplands Väsby landningar. Fördelningen av flygtrafiken på helger kan läggas på olika sätt, detta är endast ett förslag på hur det skulle kunna göras.

Flygvägar

I arbetet med tillståndsansökan tittar LFV också på olika flygvägar. LFV anser att tystare flygplan bör få avvika, dvs ta en kortare flygväg (när trafikintensiteten så tillåter), när de alstrar bullernivåer på marken som understiger 70 dB(A). På så vis skulle flygplanens totala flygväg förkortas, vilket sparar bränsle och minskar utsläppen till luft.

Analys

Trots att de flesta flygningar över Järfälla innehåller de riktvärden som finns för flygbuller har det de senaste åren inkommit klagomål, särskilt nattetid, på Arlandaflyget.

I underlagsmaterialet saknas en beskrivning av vilka effekter de föreslagna förändringarna blir för Järfälla. Men enligt muntlig uppgift vid samråd den 26 januari, innebär förslaget i peak (högtrafik) färre överflygningar över Järfälla. Off



peak innebär förslaget, samma förhållande som nu. Detta på grund av de parallella inflygningarna.

En förkortning av flygsträckan med 1 nautisk mil (1,85 km) innebär en utsläppsreduktion på cirka 2000 ton koldioxid, räknat på 100 000 starter. Samtidigt ger detta en spridning av flygvägarna vilket innebär att bullret sprids och tysta områden eller hyggligt tysta områden i regionen försvinner eller minskar.

Slutsatser

För att kommunen ska kunna lämna synpunkter måste LVF lämna en redovisning av hur bla Järfälla berörs av de ändringar som föreslås.

Miljö- och bygglovsnämnden anser inte att det är lämpligt att sprida flygvägarna allt för mycket eftersom det innebär att tysta områden eller hyggligt tysta områden i regionen riskerar att försvinna eller minska i antal. Bevarandet av tysta områden är en viktig folkhälsofråga för regionens invånare. Det är viktigt att beakta och ta hänsyn till att ett fåtal kommuner i regionen inventerat och klassificerat tysta områden. Nynäshamns kommun är ett exempel på en kommun som genomfört en kommunövergripande inventering. Luftfartsverket måste överväga om och hur flygvägarna ska spridas med tanke på att det krävs en stor minskning av flygtrafiken för att områden som idag är bullerstörda ska få en märkbart bättre ljudmiljö.

Anders Östensson
t.f. miljöchef

Expedieras

LFV, Stockholm-Arlanda Airport
Anette Näs
190 45 Stockholm-Arlanda

Kopia:

Akt, Kommunstyrelsen Järfälla kommun



Dnr 2009/650 KS.419

Luffartsverket

Svar på samråd om ansökan om nytt miljötilstånd för verksamheten vid Stockholm-Arlanda Airport LFV 2008-006665

Inledning

Stockholm-Arlanda Airport är viktig för regionen och det är angeläget att flygplatsen kan fortsätta att utvecklas. Flygplatsens negativa konsekvenser för många boende i Sollentuna och andra kommuner måste dock samtidigt minimeras.

Buller från statlig infrastruktur är en av Sollentunas största miljöstörningar. Flygplan på väg till eller från Arlanda bidrar till dessa störningar.

Kommunen vill därför framhålla att:

- bullerstörningarna från flyget generellt behöver minska.
- underlaget behöver utvecklas om vilka bullerstörningar som olika bananvändningar innebär.
- vid ändring av inflygningsvägar måste hänsyn tas till de få tysta områden som finns i kommunen.
- hänsyn bör tas till i vilken mån boende störs av buller från motorväg och järnväg.

Generell minskning av buller

I Sollentuna är särskilt de norra delarna utsatta för buller. Enligt Luftfartsverket (LFV) gjordes mätningar i Rotebro åren 2003 och 2006 som visade att ca 1-2 procent av landningarna överskred maximalljudnivån 70 dB(A). Kommunen har under lång tid fått klagomål från boende om flygplansbuller.

Vid samrådet med berörda kommuner, den 26 januari 2010, framkom att LFV avser att ansöka om ett tillstånd som innebär att verket får rätt att operera flygplatsen i huvudsak som dagens tillstånd medger fram till 2018. LFV åtar sig även att senast den 1 januari 2018 redovisa vissa åtaganden i syfte att skydda Upplands Väsby tätort. Dessa åtaganden hade kunnat utgöras av kurvade inflygningar. LFV menar dock i samrådsunderlaget att kurvade inflygningar inte kan tas i drift i högtrafik inom överskådlig tid.

Kommunen är frågande till varför LVF först 2018 kan redovisa ett flygoperativt sätt som så långt möjligt undviker regelmässiga överflygningar över Upplands Väsby tätort. Enligt nuvarande miljötilstånd förbjuds regelmässiga raka inflygningar över Upplands Väsby från 2018. Denna

JL S. e

Bilaga 1 till § 34

2010-03-10
Dnr. 2009/650 KS.419
Sidan 25 av 36

tidpunkt är satt för att möjliggöra ett genomförande. LFV bör betydligt tidigare kunna redovisa verkets förslag till flygoperativt sätt som sedan miljödomstolen kan ta ställning till. Det är viktigt att åtgärder för att minska bullerstörningarna inte drar ut mer än nödvändigt på tiden.

Inför ansökan om nytt miljötillstånd har LFV genomfört en rad utredningar i syfte att minska bullerstörningarna. Vissa möjliga åtgärder för att minska bullret vid inflygningar kräver dock utveckling av tekniken. LFV har en viktig roll i att få till en sådan utveckling.

Exempelvis introducerades år 2006 så kallade gröna inflygningar på Arlanda. Effekten blir att buller, bränsleförbrukning och utsläpp minskar. Arbetet med att införa gröna inflygningar är i sin början och utveckling krävs. Kommunen skulle vilja se att ansökan om miljötillstånd innehåller åtaganden från LFV:s sida om att se till att antalet gröna inflygningar ökar.

Enligt LFV har enstaka mätningar av flygbullret genomförts i bl. a. Rotebro. Kommunen anser att det regelbundet bör genomföras mätningar av flygbullret på olika platser för att komplettera och kontrollera de bullerberäkningar som görs. Dessa mätningar bör redovisas öppet. Detta är viktigt för att verifiera och skapa förtroende för att bullerberäkningarna stämmer med verkligheten.

Bullerstörningar för olika bananvändningsmönster

Vid samrådet och i samrådsunderlaget nämns en rad olika möjliga alternativa bananvändningsmönster. Bland annat nämns kurvade inflygningar, inflygning på gemensam bana mot 01L och därefter landning på 01R och 01L, landning oberoende och parallellt norrifrån på 19L och 19R, omvänt bananvändningsmönster. Därtill finns säkert ett antal ytterligare alternativ att tillgå.

Det bananvändningsmönster som framöver ska användas utifrån det nya miljötillståndet bör vara ett resultat av en avvägning mellan i första hand andelen bullerstörda samt uppnådd bankapacitet. För att kunna göra en sådan avvägning behöver ansökan utvecklas med beskrivningar av antalet bullerstörda och av bankapaciteten för varje mönster.

Hänsyn till tysta områden

I ett tätbefolkat län som Stockholms, där stor konkurrens om marken råder, finns behov av att hindra att utomhusbullret breder ut sig och värna om de få tysta och relativt tysta områden som finns kvar. I Stockholms län är bevarandet av de tysta områdena beslutat som ett regionalt miljömål. Regionplane- och trafikkontoret har kartlagt bullersituationen i den regionala grönstrukturen. De tysta områden som har identifierats i kommunen ska värnas mot buller. LFV har undersökt olika alternativ till kurvade inflygningar till bana 01R för att skydda Upplands Väsby tätort. Vid bedömning av vilka alternativ som bör användas för kurvade inflygningar anser kommunen att hänsyn behöver tas till att de kvarvarande tysta områdena. I Sollentuna behöver särskilt Törnskogens tysta områden

JL

50

Bilaga 1 till § 34

2010-03-10
Dnr. 2009/650 KS.419
Sidan 26 av 36

värnas i detta sammanhang.

Hänsyn till andra störningar

I vissa områden i Sollentuna utsätts de boende för buller från motorväg, tågtrafik och på senare år även flygtrafik. Då samtliga dessa bullerkällor utgörs av statlig infrastruktur bör samordning kunna ske mellan ansvariga verk. Vid överväganden om t ex flygvägar eller bananvändningsmönster bör hänsyn tas till den totala bullerstörningen för de boende i dessa särskilt utsatta områden. Flyget har större möjligheter än övriga trafikslag att ta hänsyn till den totala störningen vid val av nya flygvägar etc. De boende kan idag utsättas för buller där varje enskild bullerkälla ligger under givna riktvärden, men där den totala bullersituationen blir oacceptabel. Kommunen framhåller vikten av att LFV i sina bedömningar tar hänsyn till den totala bullersituationen för de boende.

J. S.12

PROTOKOLL

Kommunstyrelsen
 2010-03-22

2010-03-07

Handl:

Stockholm - Arlanda Airport

Plats och tid för sammanträdet

Bällstarummet, Kommunhuset Tunatorg 1, Vallentuna
 Måndag den 22 mars 2010 kl 18.00-19.10

Beslutande

Örjan Lid (M), ordförande
 Raimo Vuojärvi (M)
 Örjan Jane Schultzberg (M)
 Marie-Louise Löwenbeck (M)

Lars-Bertil Ohlsson (KD)
 Jaana Tilles (S)
 Ing-Marie Elfström (S)
 Thomas Arctadius (S)

Ersättare

Elisabeth Rydström (C) vice ordf
 Ove Ekström (C)

Lars Filipoff (M)
 Stig Alexandersson (M)
 Malin Edberg (M)
 Björn Schaerström (M)

Ulf Nordlinder (S)
 Tommy Eckelöv (S)

Justerare

Mattias Andersson (C)
 Ann-Charlotte Höglund (C)

Ing-Marie Elfström (S)

Justerings plats och tid

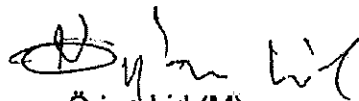
Kommunledningskontoret, Vallentuna, 2010-03-26 kl 8.00

Sekreterare

Marianne Sarberg

Paragrafer
 § 29-42

Ordförande


 Örjan Lid (M)

Justerande

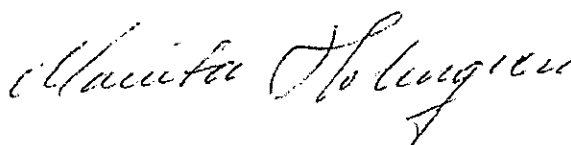

 Ing-Marie Elfström (S)

ANSLAG

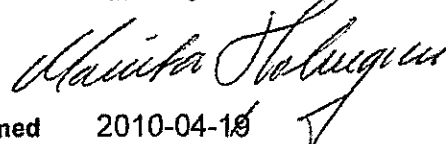
Kommunstyrelsen protokoll från sammanträdet 2010-03-22 är justerat och finns på Kommunledningskontoret.

Den som vill överklaga ett beslut måste göra det senast 2010-04-19

Underskrift



Fotokopias överensstämmelse
 med originalintyg



Detta anslag sätts upp

2010-03-28

Anslaget tas ned

2010-04-10

04-06

28

§ 30 Miljö tillstånd verksamheten vid Stockholm-Arlanda Airport

Dnr KS 2010.021

Beslut

1. Kommunledningskontorets yttrande, daterat 2010-02-15, godkänns som svar på samrådsunderlaget.

Ärendet i korthet

LFV Arlanda överväger att ansöka om ett nytt miljö tillstånd som innebär att LFV kan fortsätta att operera flygplatsen i huvudsak som dagens tillstånd medger, dock med vissa justeringar. LFV genomförde ett andra samråd den 26 januari 2010. Samrådsunderlaget redovisar resultaten av de utredningar som LFV Arlanda har genomfört samt redogör för det alternativ för att operera flygplatsen som LFV i detta skede förordar, kallat grundalternativet. Ansökan om nytt miljö tillstånd tar sikte på att säkra verksamheten vid Arlanda flygplats på lång sikt, den kommande 30- till 40-årsperioden, och innefattar en översyn av hela verksamheten med avseende på miljö. Den nya ansökan kommer att omfatta en analys av flygvägssystem samt frågor rörande buller, utsläpp till luft och hantering av dagvatten. Arlandas nu gällande miljö tillstånd tillåter 372 100 flygrörelser/år.


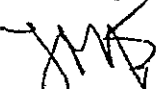

Förvaltningens förslag

1. att godkänna kommunledningskontorets yttrande, daterad 2010-02-15, som svar på samrådsunderlaget.

Handlingar

1. Samrådsyttrande inför ansökan om nytt miljö tillstånd för LFV Arlanda
2. Miljö tillstånd Arlanda, tjänsteskrivelse 2010-02-17

Expedieras till: Akten
LFV Arlanda
Länsstyrelsen
Regionplanekontoret
Sigtuna kommun
Upplands Väsby kommun
Knivsta kommun
Täby kommun
SBF

Justeraandes sign	Justeraandes sign	Utdragsbestyrkande	Sida
			4 (22)

KOMMUNSTYRELSE
Kommunledningskontoret

TUNA TORG 1
186 86 VALLENTUNA
TELEFON VX:08-587 850 00
FAX 08-587 850 00
kommun@vallemtuna.se

Handläggare:
Caroline Olsson
Direkt tfn:
08-587 850 45

Kommunstyrelsen

Samrådsyttrande inför ansökan om nytt miljötillstånd för LFV Arlanda

Kommunledningskontorets förslag till kommunstyrelsen

1. att godkänna kommunledningskontorets yttrande, daterad 2010-02-15, som svar på samrådsunderlaget.

Ärendet i korthet

LFV Arlanda överväger att ansöka om ett nytt miljötillstånd som innebär att LFV kan fortsätta att operera flygplatsen i huvudsak som dagens tillstånd medger, dock med vissa justeringar. LFV genomförde ett andra samråd den 26 januari 2010. Samrådsunderlaget redovisar resultaten av de utredningar som LFV Arlanda har genomfört samt redogör för det alternativ för att operera flygplatsen som LFV i detta skede förordar, kallat grundalternativet.

Ansökan om nytt miljötillstånd tar sikte på att säkra verksamheten vid Arlanda flygplats på lång sikt, den kommande 30- till 40-årsperioden, och innefattar en översyn av hela verksamheten med avseende på miljö. Den nya ansökan kommer att omfatta en analys av flygvägssystem samt frågor rörande buller, utsläpp till luft och hantering av dagvatten.

Arlandas nu gällande miljötillstånd tillåter 372 100 flygrörelser/år. Förslaget i grundalternativet är 350 000 flygrörelser/år (inom befintligt trebanesystem), dvs en minskning. Minskningen av flygrörelser förklaras med att kabinfaktorn blir större (dvs beläggningen i flygplanet) och att större flygplan kommer i drift.

Under 2008 registrerades sammanlagt 220 000 flygrörelser och av dessa utgjorde drygt 60% utrikes- och knappt 40% inrikeslinjer. Ökningen av antalet flygrörelser fram till 2038 antas ligga i princip på utrikestrafiken.

Beräknat antal passagerare år 2038 är 36 miljoner. År 2008 var antalet passagerare drygt 18 miljoner.

Ansökan om nytt miljötilstånd påverkar inte det nuvarande riksintressets geografiska avgränsning.

I nu gällande miljötilstånd för Arlanda flygplats finns två villkor som är av särskild betydelse för nuvarande och framtida verksamhet och som kommer att prövas inom ramen för den nya tillståndsansökan. Det ena är det sk utsläppstaket (villkor 1) och det andra rör det särskilda skyddet för Upplands Väsby tätort (villkor 6) vilket innebär att raka inflygningar över Upplands Väsby kommun inte får ske regelmässigt efter 2018. I villkoret ingår att LFV ska utreda alternativa flygvägar och LFV har i samband med detta prövat sk kurvade inflygningar.

Sammanfattning av remissförslaget.

Grundalternativet i huvudsak:

- Vid 56 flygplansrörelser/timme eller fler används sk mixade parallella operationer vilket innebär att flygplan både startar och landar på båda parallellbanorna (bana 1 och bana 3). Undantag vid nordvästliga vindar. Som dagens tillstånd.
- Vi färre än 56 flygplansrörelser/timme används i huvudsak bana 1 och bana 2 åtskilt, dvs med starter från en bana och landningar på den andra. Undantag finns pga vindförhållandena.
- Inga landningar på bana 3 nattetid, dvs kl 22-06, annat än av säkerhetsskäl och dylikt. Nattetid har i grundalternativet förkortats med en timme jämfört med idag, kl 22-07 (enligt EU-riktlinjer).
- "Tysta" perioder införs för Rosersberg respektive Upplands Väsby genom att bana för landning alterneras under helgerna då inflygning sker söderifrån (=40% på årsbasis). Detta innebär att varannan helg landar inga flygplan på bana 1 respektive bana 3.

- Flygbullerområdet med riktvärdet FBN 55 dB(A) blir något mindre i grundalternativet än vad som angivits i det tidigare tillståndsgivna trafikfallet. Antalet boende som berörs blir därför totalt sett mindre (2 950 personer mot tidigare ca 3 650 personer)
- Flygbullerområdet med maximal ljudnivå 70 dB(A) som förekommer 3 ggr/årmedeldygn är mindre i grundalternativet. Antalet boende minskar totalt sett (7 300 personer mot tidigare 21 000 personer). Förlängs bana 3 med 1200 meter minskar antalet berörda boende ytterligare till 3 700 personer.
- LFV fortsätter att aktivt medverka i arbetet med att utveckla tekniken för kurvade inflygningar med ambitionen att på sikt möjliggöra flygningar till bana 3 utan att regelmässigt överflyga Upplands Väsby tätort. Dock är den samlade bedömningen hos flygtrafiktjänsten och Transportstyrelsen att kurvade inflygningar till bana 3, samtidigt eller oberoende av bana 1, ej kan tas i drift i högtrafik inom överskådlig tid. Endast 30% av flygplansflottan har nödvändig utrustning och ytterligare utbildningsinsatser krävs hos piloter och flygledare. Även förändringar av internationella regelverk och operativ erfarenhet hos piloter krävs.
- Bana 3 planeras att förlängas med 1200 meter för att flytta bullerkurvan på maximalnivån 70 dB(A) tre gånger per årmedeldygn med motsvarande mån och därmed utanför Upplands Väsby tätort. Kostnaden är ca 1,1 miljarder kr och beräknas vara i drift senast år 2022.
- LFV överväger även att ansöka om ett tillstånd som ger möjlighet att avvika från utflygningsvägen (SID) när aktuellt flygplan ger en viss given bullerexponering istället för som idag på en given höjd.
- I samrådsunderlaget berörs även frågan om verksamheter vid flygplatsen som orsakar utsläpp till vatten. Ett särskilt samrådsmöte i denna fråga kommer att ske i februari 2010.

Sammanfattning av yttrandet

Vallentuna kommun har följande synpunkter:

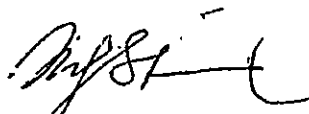
Att:

- en ny remisshantering genomförs innan ansökan om nytt miljötillstånd skickas in.

- Vallentuna kommun är negativ till inflygningar över kommunen. Kommunen önskar särskilt samråd och ytterligare information som tydligt visar på vilken konsekvensen blir med kurvade inflygningar över kommunen, gällande ljudnivåökning (både 70dB(A) och 55dB).
- Vallentuna kommun önskar ytterligare information om vad avvikelserna från utflygningsväg kommer att innebära i praktiken innan ansökan om nytt miljötillstånd färdigställs.
- Vallentuna kommun ser inte att förlängningen av bana 3 kommer att upplevas som en förbättring. I praktiken innebär det en minskning med 1dB i ljudnivå vilket är mycket svårt om inte omöjligt att urskilja för de som redan är bullerstörda. Därtill blir kostnaden mycket hög i förhållande till den faktiska nyttan.
- Vallentuna kommun önskar på sikt att riksintressets utbredning minskar väster om Vallentuna tätort och sammantaget kring Frösunda. Det ger kommunen möjlighet till ytterligare bebyggelseutveckling av Vallentuna tätort i ett bra läge för kommunikationer och tillgänglighet till arbetsplatser och service.
- flygplatsen bör fortsatt utvecklas som ett betydelsefullt nav för olika trafikslag, främst kollektivtrafik och bland annat genom en förlängning av Roslagsbanan till Arlanda.
- alternativet till inrikesflyg bör vara snabba tågförbindelser med höghastighetståg. Kopplingen mellan Arlanda flygplats och höghastighetståg bör förstärkas.
- Vallentuna kommun är positiv till de högre flygavgifter som äläggs flygbolag vilka har äldre flygplanstyper och som därmed bullrar mer.

Handlingar

1. Tjänsteskrivelse miljötillstånd Arlanda
2. Samrådsyttrande inför ansökan om nytt miljötillstånd för LFV Arlanda


Ulf Strömstedt -
Tf kommundirektör


Caroline Olsson
Kommunplanerare

Ska expedieras till:
LFV Arlanda
Länsstyrelsen
Regionplanekontoret
Sigtuna kommun
Upplands Väsby kommun
Krivsta kommun
Täby kommun
SBF
Akten

2010-02-15

Dnr KS 2010.021

KOMMUNLEDNINGSKONTORET

Kommunstab

TUNA TORG 1
186 86 VALLENTUNA
TELEFON VX 08-587 850 00
FAX 08-587 850 88
kommun@vallemtuna.se

Handläggare
Kommunplanerare
Caroline Olsson
Direkt 08-587 850 45
Mobil 076-551 09 96
caroline.olsson@vallemtuna.se

LFV Arlanda

Samarbetsorganet för Arlanda flygplats
(Länsstyrelsen i Stockholms län)

Samrådsyttrande inför ansökan om nytt miljötillstånd för LFV Arlanda

Sammanfattning av yttrandet

Vallemtuna kommun har följande synpunkter:

Att:

- en ny remisshantering genomförs innan ansökan om nytt miljötillstånd skickas in.
- Vallemtuna kommun är negativ till inflygningar över kommunen. Kommunen önskar särskilt samråd och ytterligare information som tydligt visar på vilken konsekvens blir med kurvade inflygningar över kommunen, gällande ljudnivåökning (både 70dB(A) och 55dB).
- Vallemtuna kommun önskar ytterligare information om vad avvikelserna från utflygningsväg kommer att innebära i praktiken innan ansökan om nytt miljötillstånd färdigställs.
- Vallemtuna kommun ser inte att förlängningen av bana 3 kommer att upplevas som en förbättring. I praktiken innebär det en minskning med 1dB i ljudnivå vilket är mycket svårt om inte omöjligt att urskilja för de som redan är bullerstörda. Därtill blir kostnaden mycket hög i förhållande till den faktiska nyttan.
- Vallemtuna kommun önskar på sikt att riksintressets utbredning minskar väster om Vallemtuna tätort och sammantaget kring Frösunda. Det ger kommunen möjlighet till ytterligare bebyggelseutveckling av Vallemtuna tätort i ett bra läge för kommunikationer och tillgänglighet till arbetsplatser och service.
- flygplatsen bör fortsatt utvecklas som ett betydelsefullt nav för olika trafikslag, främst kollektivtrafik och bland annat genom en förlängning av Roslagsbanan till Arlanda.
- alternativet till inrikesflyg bör vara snabba tågförbindelser med höghastighetståg. Kopplingen mellan Arlanda flygplats och höghastighetståg bör förstärkas.
- Vallemtuna kommun är positiv till de högre flygavgifter som åläggs flygbolag vilka har äldre flygplanstyper och som därmed bullrar mer.

Vallentuna kommuns yttrande

För Stockholmsregionens, Mälardalens och landets utveckling spelar Arlanda flygplats en viktig roll som internationellt flygplatsnav. En fortsatt hög internationell tillgänglighet är viktig för att Stockholmsregionens ekonomiska utveckling ska fortsätta i positiv riktning. Att Vallentuna och övriga kommuner kring Arlanda har detta synsätt visas bl a genom det samarbete som kommunerna bedriver tillsammans med LfV Stockholm-Arlanda flygplats i Arlandaregionsarbetet. Det är därför viktigt att Arlanda ges goda utvecklingsmöjligheter, dessa måste emellertid vara i balans med andra allmänna och enskilda intressen.

Arlanda flygplats är idag ett nav även för marktransporter såsom vägförbindelser, tågförbindelser (fjärrtåg, snabbtåget Arlanda Express och pendeltåg). Vallentuna kommun anser att det är angeläget att marktransporter, särskilt kollektivtrafik, förbättras ytterligare och att LfV Arlanda är fortsatt aktiv i denna fråga, med målet att öka kollektivtrafikens andel i förhållande till vägtrafik. Flygplatsen bör fortsatt utvecklas som ett betydelsefullt nav för olika trafikslag bland annat genom en förlängning av Roslagsbanan till Arlanda.

Flygtrafikutvecklingen bör gå mot *en större andel direktflygförbindelser och minskad andel inrikesflyg*. Alternativet till inrikesflyg bör vara snabba tågförbindelser med höghastighetståg. Arbetet med kopplingen mellan höghastighetståg och Arlanda flygplats bör fortskrida.

LfV Arlanda har i samband med villkor 6 prövat *sk kurvade inflygningar*. I samrådsunderlaget menar LfV Arlanda att kurvade inflygningar (antingen väster, öster eller norr om Upplands Väsby tätort) i annat än lågtrafik (enligt bedömning av flygtrafikledningen och Transportstyrelsen) inte kommer att kunna utföras inom en överskådlig framtid. Detta eftersom det bland annat krävs mer teknikutveckling och förändringar av internationella regelverk vilket måste föregås av mer omfattande säkerhetsprövning.

Testflygningar gjordes 2005 och 2009 och medför att ankommande flyg passerar över Vallentuna på relativt låg höjd med bullerstörningar som följd. Med utgångspunkt i det material som hittills presenterats så kommer Vallentuna kommuns invånare att bli störda om kurvade inflygningar sker över kommunen då inflygningsvägen kommer ske längre in i Vallentuna kommun (detta i förhållande till det faktiska nuläget). Därför önskar kommunen möjlighet att ge synpunkter avseende dragningen av kurvade inflygningar över kommunen. Vallentuna kommun önskar därtill särskilt samråd och ytterligare information som tydligt visar på vilken konsekvensen blir med kurvade inflygningar över kommunen, gällande ljudnivåökning (både 70dB(A) och 55dB). Vallentuna kommun är negativ till inflygningar över kommunen.

2010-02-15

Ett förslag för att lösa bullerproblematiken i Upplands Väsby är att bana 3 planeras att *förlängas med 1200 meter* för att flytta bullerkurvan på maximalnivån 70 dB(A) tre gånger per årsmedeldygn med motsvarande mån. Detta berör även Vallentuna kommun vilket är positivt. I praktiken handlar det dock om en minskning av 1dB i ljudnivå vilket är mycket svårt om inte omöjligt att urskilja för de som redan är bullerstörda. Vallentuna kommun tror därför inte att det kommer att upplevas som en märkbar förbättring. Därtill blir kostnaden mycket hög i förhållande till den faktiska nyttan.

Vallentuna kommun önskar på sikt att *riksintressets utbredning* minskar väster om Vallentuna tätort och sammantaget kring Frösunda. Det ger kommunen möjlighet till ytterligare bebyggelseutveckling av Vallentuna tätort i ett bra läge för kommunikationer och tillgänglighet till arbetsplatser och service.

Förövrigt är kommunen *positiv till de högre flygavgifter* som åläggs flygbolag vilka har äldre flygplanstyper och som därmed bullrar mer. Specifikt för Vallentuna gäller bland annat det postflyg som flyger över kommunen om natten, vilket är en äldre flygplanstyp och som upplevs som bullerstörande.

När det gäller förslaget om *avvikelse från utflygningsväg (SID)* önskar kommunen ytterligare information vad detta innebär i praktiken.

Vi förutsätter att en ny remisshantering kommer att genomföras innan ansökan om nytt miljötillstånd skickas in av LFV Arlanda.

Förslaget till yttrande har utarbetats av kommunledningskontoret tillsammans med samhällsbyggnadsförvaltningen. Kommunerna Sigtuna, Upplands Väsby och Knivsta har tagit del av förslaget.


Örjan Lid

Kommunalsråd
Kommunstyrelsens ordförande
Örjan Lid
Direkt 08-587 850 05
Mobil 070-537 64 78
orjan.lid@vallentuna.se

Södra Roslagens Miljö- och Hälsoskyddskontor

Upprättad av
Anette Näs
Direkttelefon
0709-22 70 56

Datum
2009-10-21
Ert datum

Beteckning
D-LFV 2009-052359
LFV 2008-006665
Er beteckning

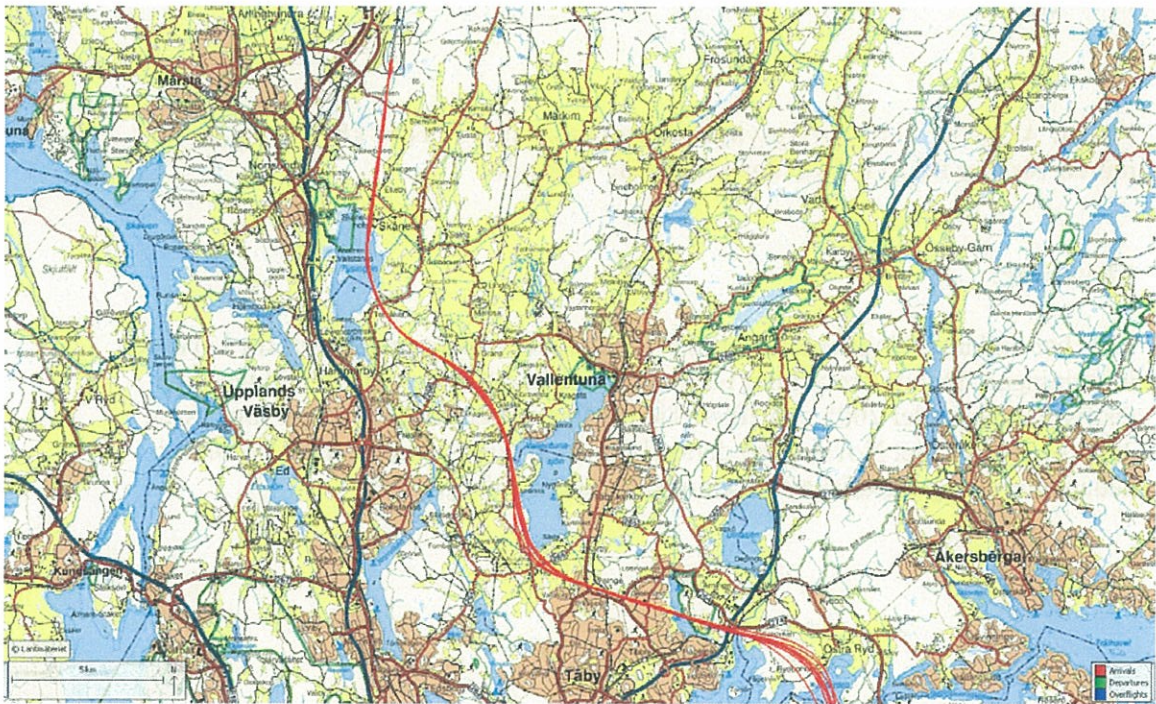
**LFVs svar till Täby kommun med anledning av interpellation rörande
inflygningsvägar till Arlanda
(2 bilagor)**

**Fråga: Är de nya inflygningsvägarna redan beslutade eller rör det sig enbart
om ett förslag till nytt flygvägssystem för Arlanda?**

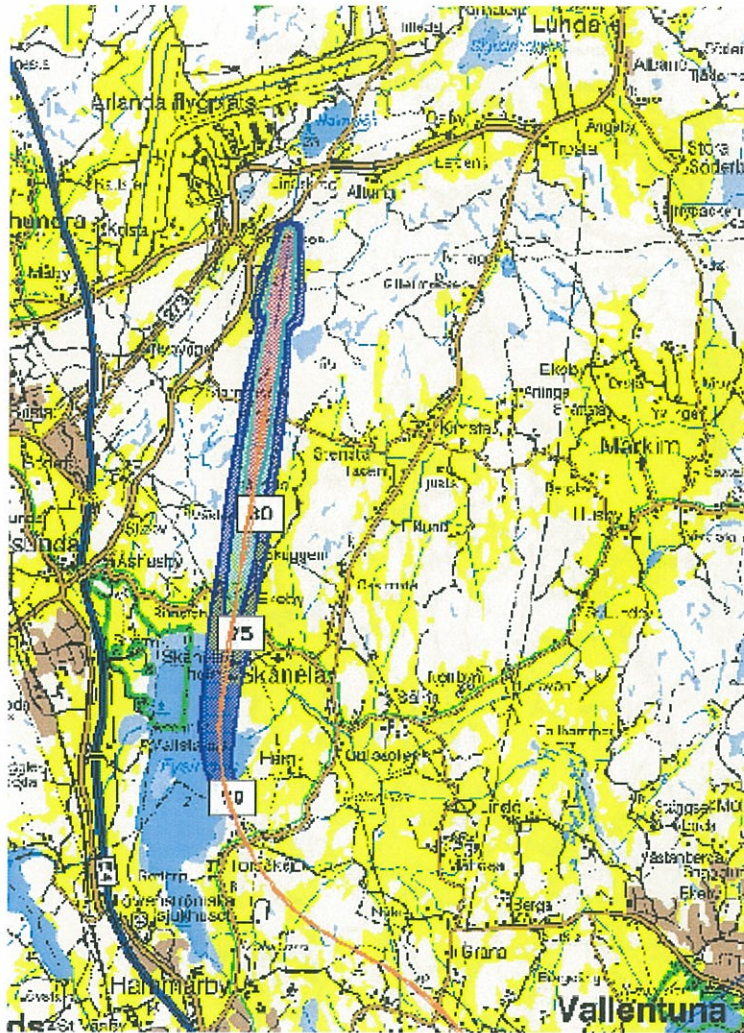
LFVs svar:

LFV har under en längre period arbetat med att konstruera procedurer för kurvade inflygningar. Sådana procedurer har testats i simulatorer och senare vid verkliga testflygningar under 2005 och 2009. Tio testflygningar utfördes under sommaren 2009 av flygbolaget Novair med deras flygplan av typen Airbus A321, se bilder nedan över den geografiska sträckningen av dessa inflygningar.

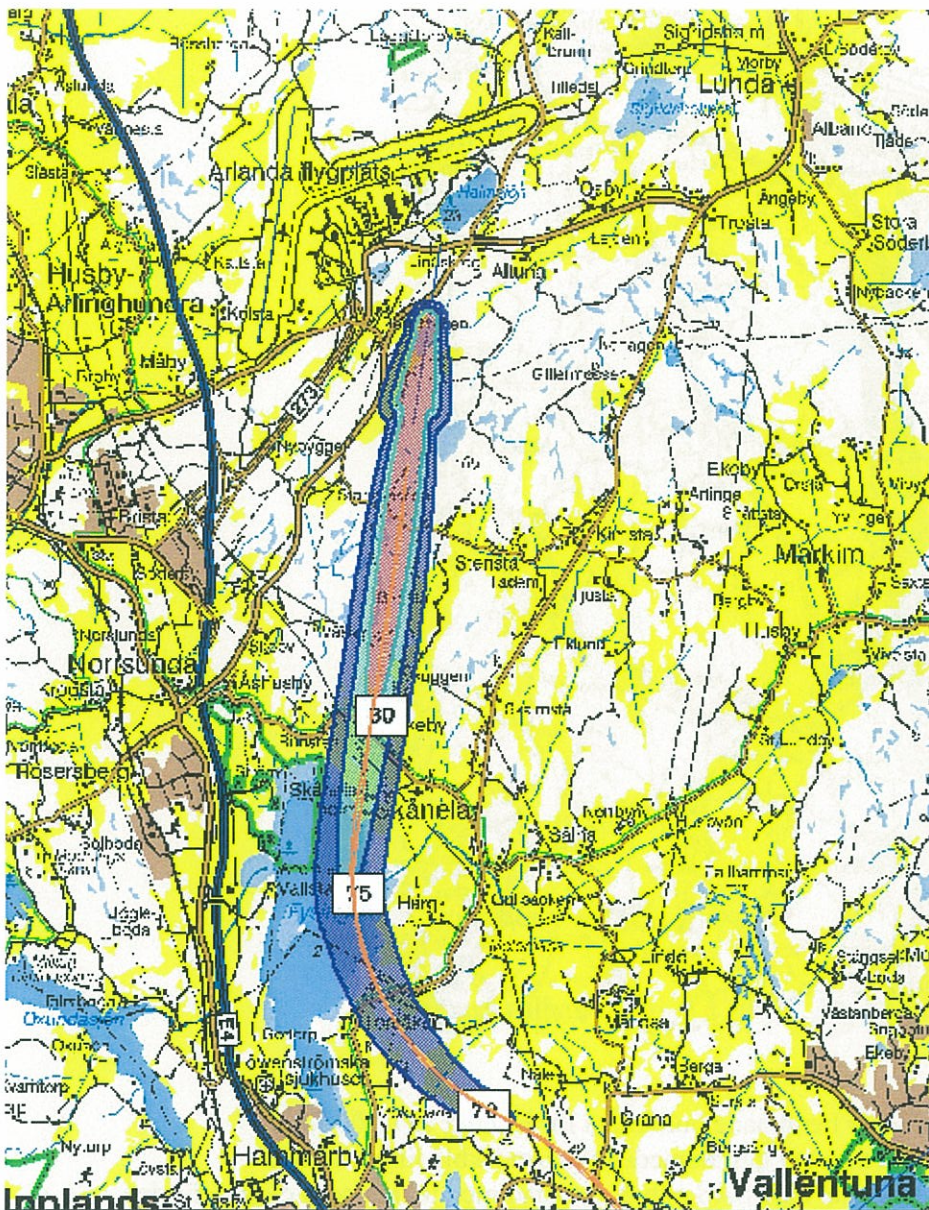




Bilden nedan visar beräknade bullerdata för flygplanstypen Airbus A321 för maximalljudnivån 70 dB(A)3 ggr/årsmedeldygn (mörkblå linje), vilket är det av riksdagen fastställda riktvärdet för trafikbuller.



Nedanstående bild visar beräknade bullerdata för Boeing 737-800 för maximalljuddnivån 70 dB(A)3 ggr/årsmedeldygn (mörkblå linje). Denna flygplanstyp används bl.a. utav SAS och är utrustad med teknik som möjliggör den publicerade kurvade inflygningen.



Transportstyrelsen har godkänt denna procedur för kurvad inflygning till bana 01R (bana 3) som passerar över norra Täby, men ännu saknas ett godkännande av det operativa regelverket för flygtrafikledningstjänsten. Varje flygbolag som vill använda proceduren måste dessutom ha eget tillstånd från Transportstyrelsen för detta. För att få ett sådant tillstånd krävs bl.a. att flygbolagets piloter har genomgått en särskild utbildning. De kurvade inflygningarna enligt denna procedur kommer efter det att proceduren har blivit godkänd i alla avseenden endast att kunna göras på flygtrafikledningens initiativ och till en första början endast vid lågtrafik då bana 01L (bana 1) inte används för landning och under goda väderförhållanden.

Den samlade bedömningen hos flygtrafiktjänsten och Transportstyrelsen är att kurvade eller sneda inflygningar till bana 01R (bana 3), samtidigt med och

oberoende av inflygningar till bana 01L (bana 1), ej kan tas i drift i högtrafik inom överskådlig tid. Under såväl hög- som lågtrafik är möjligheterna att använda kurvade inflygningar dessutom i dagsläget begränsade av att majoriteten av de flygplan som opererar på flygplatsen inte har den utrustning som krävs. När merparten av flygplansflottan kommer att ha denna utrustning installerad är för dagen inte möjligt att förutsäga.

Den publicerade kurvade inflygningen ovan har tagits fram i enlighet med domen avseende villkor 6 som anger att LFV ska utveckla möjligheterna för kurvade inflygningar för att undvika regelmässiga raka inflygningar till bana 01R (bana 3), se även bifogad fil *Brev Lst information kurvade inflygningar 091005.pdf*. Den publicerade kurvade inflygningen till 01R kan ses som ett första steg i att skaffa erfarenhet av att använda ny teknik. I samband med att LFV söker ett helt nytt miljötillstånd för verksamheten vid Stockholm Arlanda Airport görs en analys av flygvägssystemet som kommer att leda till vissa justeringar. LFV önskar få tillstånd till att utveckla tekniken för kurvade inflygningar i lågtrafik (off peak) men utan att det innebär ett krav på att använda kurvade inflygningar innan dessa kan godkännas för regelmässig produktion. Hur framtida kurvade inflygningar för regelmässig produktion ska dras och till vilka landningsbanor de ska ansluta kommer att bli föremål för grundlig analys av vilka miljöförbättringar som kan åstadkommas och detta i dialog med bl.a. flygplatsens grannar. En avvägning mellan utsläpp till luft och buller måste göras där man så långt möjligt minimerar antalet bullerexponerade.

Slutligen kan nämnas att tidpunkten för när ett godkännande kan finnas är för dagen inte möjligt att förutsäga eftersom förfarandet fortfarande innehåller så många osäkerheter. Verket kan därför inte göra något åtagande avseende tillämpning av kurvade inflygningar i ansökan.

Fråga: På vilket sätt har Luftfartsverket samrått med Täby kommun om förslaget och hur stor påverkan har vi i så fall haft?

LFVs svar:

Länsstyrelsen beslutade i februari 2005 (5556-2004-53531), i egenskap av beslutande i samarbetsorganet för Arlanda flygplats, att godta Luftfartsverkets anmälan om införandet av RNAV – områdesnavigering. RNAV är den teknik som används för att genomföra kurvade inflygningar, se bifogad fil *Lst Sthlm beslut RNAV.pdf*. Täby kommun är medlemmar av samarbetsorganet för Arlanda flygplats.

I samband med ansökan om nytt miljötillstånd har Täby kommun närvarat vid ett samråd i december 2008. Kommunen kommer att bjudas in till ytterligare ett samråd i januari 2010 där LFV kommer att presentera resultaten av de flygvägsutredningar som har genomförts samt förorda ett alternativ. Synpunkter

från kommunen samt från boende tas i beaktande vid LFVs slutliga ställningstagande och biläggs även ansökan. Kommunen har under den juridiska processens gång även möjlighet att inkomma med yttranden.

Med vänlig hälsning

Anette Näs
Projektledare Nytt miljötilstånd för Arlanda

Bilagor

Bilaga 1 Brev Lst information kurvade inflygningar 091005.pdf
Bilaga 2 Lst Sthlm beslut RNAV.pdf



Länsstyrelsen i Stockholms län
Miljöskydds enheten
Box 22067
104 22 Stockholm

Upprättad av
Jenny Svärd

Datum
2009-10-05

Beteckning
D-LFV 2009-048531

Direkttelefon
08-7976116, 0733-853257

Ert datum

Er beteckning

Information om kurvade inflygningar till bana 01R, Stockholm Arlanda Airport

Härmed inkommer LFV med ytterligare information om proceduren för kurvade inflygningar till bana 01R, enligt föreläggande daterat 2009-05-25.

Stockholm Arlanda flygplats har under flera år arbetat med att utveckla metodiken för kurvade inflygningar, R-NAV, till bana 3 som en del i uppfyllandet av Villkor 6 för flygplatsen, vars nu gällande lydelse innehåller följande:

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

Luftfartsverket skall senast den 2 januari 2011 till samarbetsorganet och Länsstyrelsen i Stockholms län redovisa system som möjliggör kurvade eller sneda inflygningar. De olika systemen skall belysas utifrån aspekterna buller, driftförhållanden, kapacitet, ekonomi och säkerhet.

Regelmässiga raka inflygningar till bana 01R får inte ske efter den 1 januari 2018.”¹

Flygplatsen har dessförinnan 2005-02-15 erhållit ett beslut av Länsstyrelsen (5556-2004-53531) om möjligheten att få utveckla och successivt införa RNAV vid flygplatsen.

¹ (skrivningen fastställdes av Miljööverdomstolen i dom 2008-10-22)

Det arbete flygplatsen och flygtrafiktjänsten tillsammans med flygbolagen nu gör med testflygningar och idrifttagande av permanent procedur, anser flygplatsen täcks av både nu gällande lydelse av villkor 6 och av länsstyrelsens beslut 2005.

Enligt det allmänna villkoret för flygplatsen sker landning på 01R i peak vid nordliga vindar, och vid nordvästliga vindar även i off-peak. För att kunna nyttja den framtagna proceduren med kurvad inflygning till 01R behöver landningar i off-peak kunna utföras även vid nordostliga vindar. Detta innebär en mindre avvikelser från det allmänna villkoret. Avvikelsen innefattar dock samtidigt en nödvändig ändring för att kunna genomföra utvecklingen mot navigationssystemet RNP-RNAV eller motsvarande för att uppfylla krav i nu gällande villkor 6.

I beslutet från 2005 anges att flygningar planeras med RNP-RNAV inflygning följt av en slutlig inflygning på instrument. De kurvade inflygningar som nu planeras kommer att kunna flyga med RNP-RNAV inflygning hela vägen ner på banan, vilket är en följd av teknikutvecklingen på området.

Resultatet av genomförda tester sommaren 2009

Syftet med testerna som genomfördes sommaren 2009 var främst att flygplan-tillverkaren Airbus såg ett behov av att lära sig mer om flygplanets navigeringsutrustning (FMS, Flight Management System). Flygningarna genomfördes under visuella väderleksförhållanden (VMC=Visual Meteorological Conditions).

Under sommaren 2009 mellan juni till augusti genomfördes tio lyckade testflygningar längs proceduren för kurvad inflygning till bana 01R, se gröna rader i tabellen nedan. De gula raderna visar två kurvade inflygningar som fick avbrytas av olika anledningar.

Date	Day	Flight Number	Landing Time (UTC)
2009-06-16	tisdag	NVR352	12:29:10
2009-07-17	fredag	NVR392	11:39:00
2009-07-22	onsdag	NVR 422	14:06:00
2009-07-28	tisdag	NVR352	12:14:00
2009-08-03	måndag	NVR292	14:45:00
2009-08-04	tisdag	NVR352	12:39:00
2009-08-05	onsdag	NVR422	13:55:30
2009-08-06	torsdag	NVR242	~14:20
2009-08-07	fredag	NVR392	11:36:50
2009-08-09	söndag	NVR362	14:05:00
2009-08-12	onsdag	NVR422	~14:15
2009-08-14	fredag	NVR392	12:02:50

Testerna under sommaren är gjorda med Airbus-flygplan. Hösten 2005 genomförde SAS 5 testflygningar med Boeing-737 flygplan. Det betyder att de två stora flygplanstillverkarna har testat proceduren på Arlanda med lyckat resultat. De verkliga flygningarna har föregåtts av simulatorflygningar i såväl Boeing som Airbus-simulatorer.

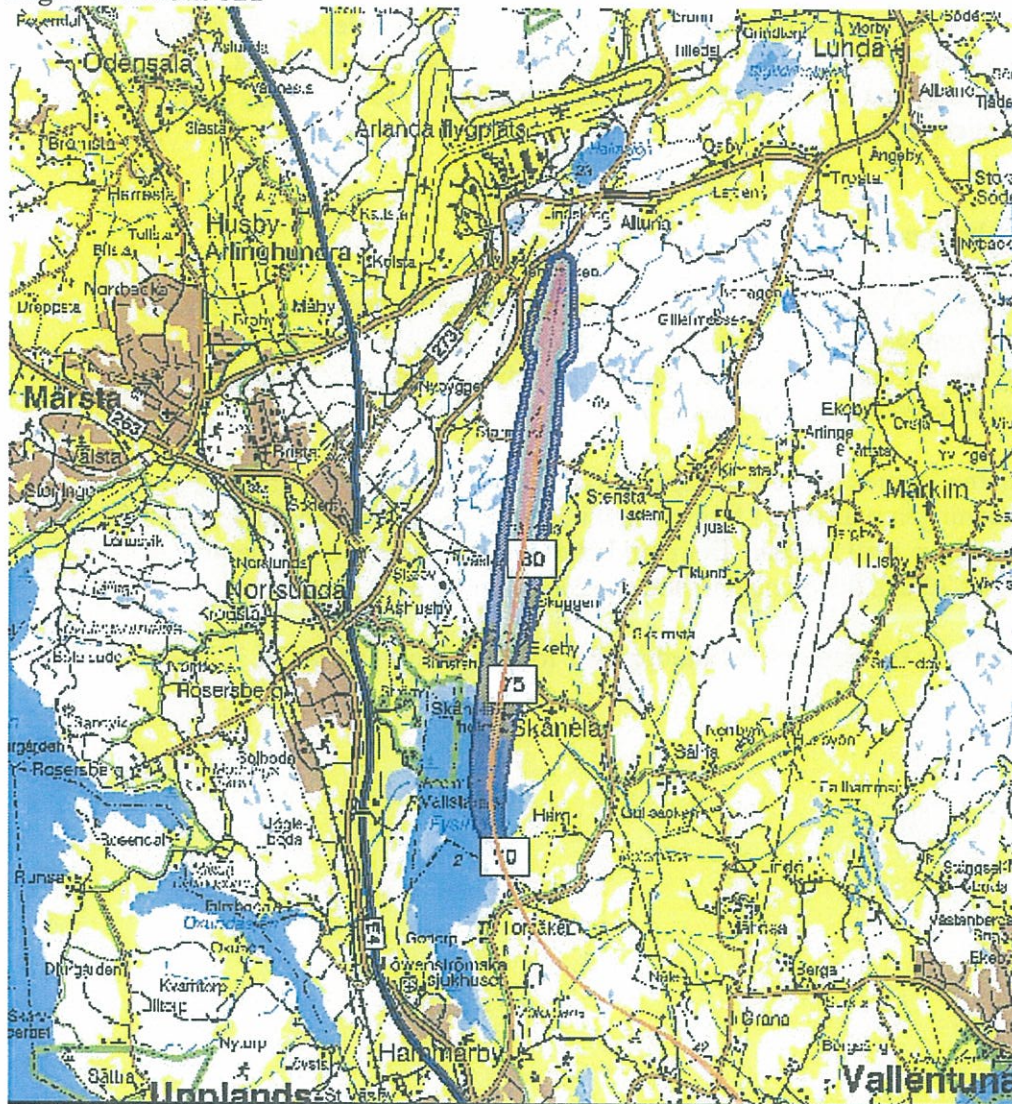
Bullerberäkningar

Bullerberäkningar har tagits fram för att visa bullerutbredningen (maxnivåer) vid kurvade inflygningar söderifrån till bana 01R. Beräkningar har gjorts för två flygplanstyper, Airbus 321, som var den flygplanstyp det flögs med i somras (Novairs provflygningar) samt Boeing 738.

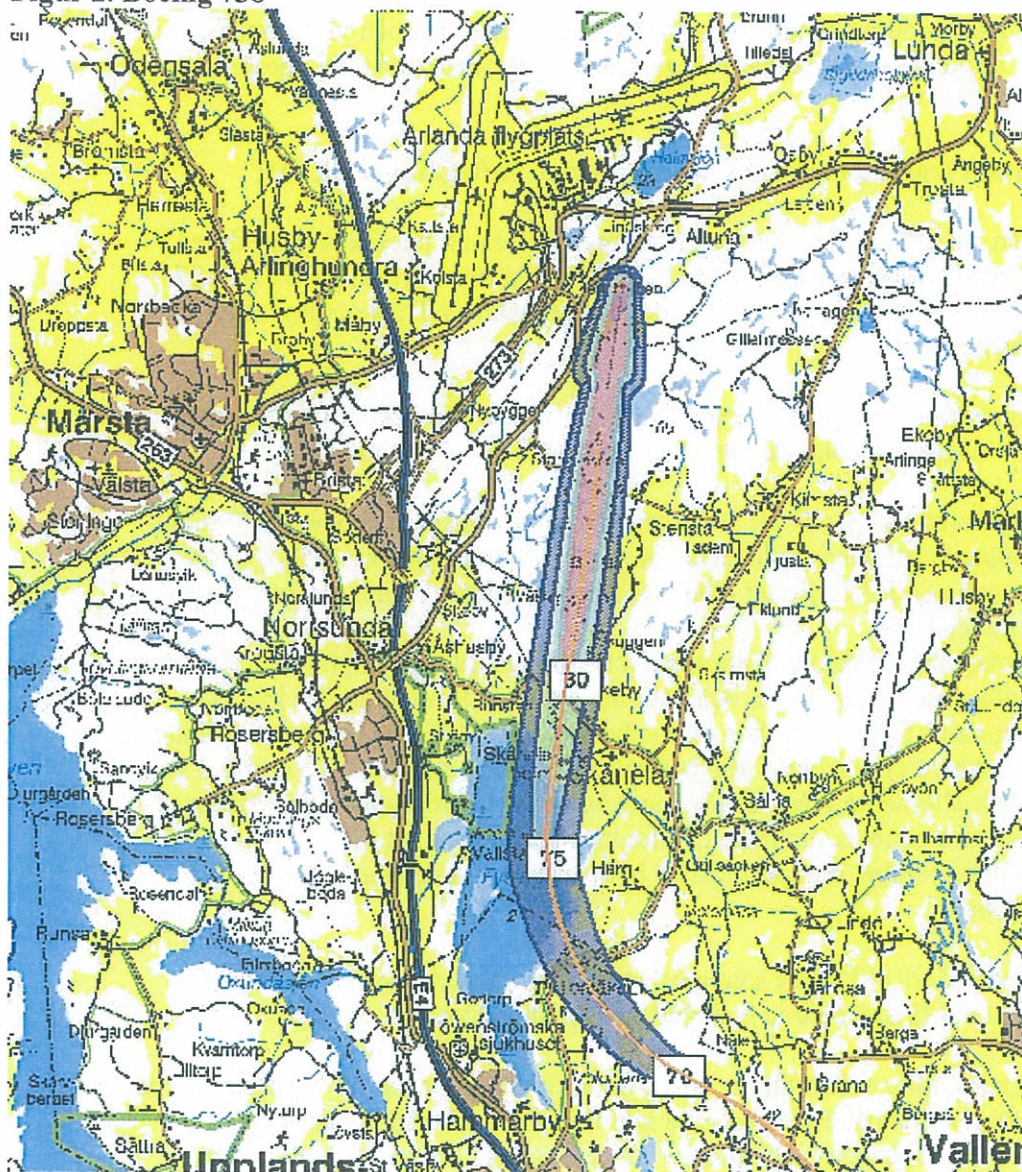
Beräkningarna baseras på ett medelspår utifrån de tio lyckade testflygningarna. Bullerutbredningen redovisas i form av maximala ljudnivåer från 65 dB(A) upp till 80 dB(A) se figur 1 till 2 nedan. Det mörkblå området visar 65 dB(A), det ljusa området visar 70 och det orangefärgade området visar 80 dB(A).

Beräkningarna är baserade på standardprofil 1 för landningar i INM 7,0.

Figur 1. Airbus 321



Figur 2. Boeing 738



Antal exponerade personer för max 70 dBA bedöms utifrån bullerberäkningarna, beroende på olika flygplanstyper, bli färre eller betydligt färre, vid en kurvad inflygning jämfört med en rak inflygning till bana 01R.

Planerade informationsinsatser

Inför beslutet 2005 har länsstyrelsen hanterat frågan i samarbetsorganet, vilket betyder att närliggande kommuner har haft möjlighet att yttra sig och har varit delaktiga i beslutet.

LFV planerar att informera allmänheten om den kommande användningen av den permanenta proceduren genom annonsering i lokaltidningar och på Arlandas webbsida, artikel i Nya Arlanda samt eventuellt informationsmöten i berörda kommuner.

Tidplan samt framtida användning av kurvade inflygningar till 01R

Flygplatsen har erhållit tillstånd av Transportstyrelsen att publicera proceduren i AIP (Aeronautical Information Publication). Proceduren började gälla i AIP 27 augusti 2009. Flygtrafikledningen har erhållit tillstånd av Transportstyrelsen att få använda proceduren.

Proceduren kommer tidigast att kunna börja användas den 27:e november 2009, förutsett att något flygbolag då har erhållit tillstånd för proceduren.

Innan proceduren kan användas är det ett antal moment som behöver bli färdiga;

- flygbolagen behöver utbilda sina piloter (SAS utbildning av B737-piloter pågår och alla B737-piloter planeras ha genomgått utbildningen innan den 27:e november)
- flygbolagen behöver tillstånd från sin nationella tillståndsmyndighet för att få använda proceduren. Innan den nationella tillståndsmyndigheten kan godkänna en flygplantyp hos ett flygbolag måste EASAs (European Aviation Safety Agency) regelverk som beskriver kraven på utrustningen ombord vara fastställt alternativt måste EASA godkänna flygplantillverkarens egna krav.
- flygledarna behöver utbildas. Utbildningen är inplanerad till oktober/november med sikte på att börja använda proceduren den 27:e november.

Det är således flera olika steg som måste tas innan proceduren kan användas, första steget, att få proceduren godkänd av Transportstyrelsen, är taget.

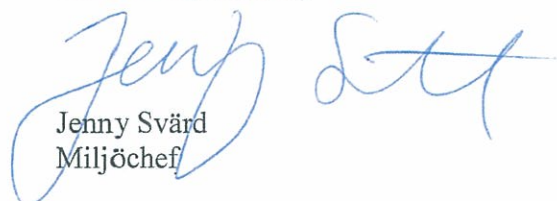
Proceduren kommer enbart att kunna användas under lågtrafik när trafiksituationen gör det troligt att en påbörjad procedur kan fullföljas. Eftersom bana 01R i huvudsak används under peak kommer proceduren för kurvad inflygning att användas väldigt sällan. Enligt nu gällande tillstånd från Transportstyrelsen får proceduren endast användas när 01L inte är tillgänglig för landande trafik. Det kommer dessutom att dröja innan merparten av alla flygbolag och flygplantyper har den utrustning som krävs ombord och innan alla flygbolag har erhållit tillstånd.

Att genomföra kurvade inflygningar samtidigt som vissa flygplan måste göra raka inflygningar till samma bana kräver mycket långa säkerhetsavstånd och gör kapaciteten mycket låg. Först när merparten av alla ankommande flygplan har instrumentering och besättning som är godkända för proceduren kan dessa inflygningar göras med en kapacitet som närmar sig dagens. I takt med att ATC, flygbolag, flygplantillverkare, flygplatser och tillsynsmyndighet får större erfarenhet av kurvade inflygningar kommer möjligheten att genomföra kurvade inflygningar där behov finns att öka, såväl av ekonomiska som av miljömässiga skäl.

Att genomföra kurvade inflygningar samtidigt som parallellbanan används för landning kommer att kräva ett omfattande arbete vad gäller säkerhetsbevisningen (safety). Detta är i dagsläget inte tillåtligt någonstans i världen och ett eventuellt beslut om tillåtlighet ligger långt fram i tiden.

Vi ser det som en framgång att vi har kommit så här långt med den nya tekniken men vissa frågor kvarstår, enligt ovan. Kurvade inflygningar öppnar för nya synsätt när det gäller hantering av bullerproblematiken runt en flygplats. Däremot exponeras nya områden för buller vilket man behöver ta i beaktande.

Med vänlig hälsning



Jenny Svärd
Miljöchef



LÄNSSTYRELSEN
I STOCKHOLMS LÄN
Miljö- och planeringsavdelningen
Majlis Bergqvist
785 51 29

BESLUT

Datum
15.2.2005

Beteckning
5556-2004-53531

1 (3)

Luftfartsverket/Arlanda
190 45 Stockholm - Arlanda

Luftfartsverkets anmälan om RNAV – områdesnavigering vid Arlanda flygplats, Sigtuna kommun

Lfv's beteckning SA 2004-1738-03

BESLUT

Länsstyrelsen beslutar, i egenskap av beslutande i samarbetsorganet för Arlanda flygplats, att godta Luftfartsverkets anmälan om införandet av RNAV – områdesnavigering vid Arlanda flygplats enligt Luftfartsverkets skrivelse daterad den 30 juni 2004.

REDOGÖRELSE FÖR ÄRENDET

Luftfartsverket har i skrivelse daterad den 30 juni 2004 anmält hos Länsstyrelsen sin avsikt att successivt införa RNAV – områdesnavigering vid Arlanda flygplats. Länsstyrelsen har handlagt ärendet inom ramen för samarbetsorganet för Arlanda flygplats.

Förslaget är ett av de förslag som tagits fram i det s.k. stenvändarprojektet som Luftfartsverket har tagit fram för att minska bullerpåverkan på omgivningen.

Beskrivning av RNAV

RNAV är en form av områdesnavigering med hjälp av en navigationsdator i flygplanet och som började användas allmänt 1998 i Europa för flygningar utanför flygplatsernas närområde. På Arlanda används en mera utvecklad version av RNAV-utrustningen, P-RNAV, som också kan användas för utflygningar, och som har medfört följsamhet till de flygvägar som föreskrivs i gällande tillståndsbeslut. Omkring 75 procent av alla flygplan som trafikerar Arlanda är utrustade med P-RNAV. Dock kan inte P-RNAV användas för slutlig inflygning. Då ännu högre krav ställs, benämns dessa RNP-RNAV. Skillnaden mot dagens P-RNAV system är att utrustning för RNP-RNAV har möjlighet till sväng med förutbestämd svängradie oberoende av flygplanstyp och fart (inom vissa gränser). Nya jetflygplan levereras oftast numera med RNP-RNAV utrustning. Luftfartsverket har påbörjat tester för dels sned inflygning baserad på P-RNAV följd av visuell inflygning, dels kurvad RNP-RNAV inflygning följd av slutlig inflygning på instrument. Dessa båda sneda inflygningar är till en början tänkt att användas för inflygningar till bana 3 under off-peak (när kapacitetsbehovet är lågt) och vid vackert väder, på lång sikt även vid sämre väder.

H:\ARLANDA\SAMARBETET\DEC 2004\SAMARBETESORGANET RNAV OMRÅDESNAVIGERING\GEL.DOC

Postadress Länsstyrelsen Miljö- och planeringsavdelningen Box 22067 104 22 STOCKHOLM	Besöksadress Hantverkargatan 29	Telefon 08-785 40 00 (vxl)	Telefax 651 28 75 (exp)	E-post/webbplats lnm@ab.lst.se (exp) www.ab.lst.se
--	------------------------------------	-------------------------------	----------------------------	--



I begränsad omfattning kan inflygningar baserade på P-RNAV börja tillämpas om ca 1 år. Det kommer att dröja minst till 2012 innan en majoritet av flygplanen som trafikerar Arlanda kan förväntas ha den mera avancerade formen, RNP-RNAV.

Införande av RNAV - områdesnavigering förväntas minska ljudnivåerna för centrala Upplands Väsby och även för Sollentuna.

Länsstyrelsens handläggning av frågan

Länsstyrelsen har bedömt att frågan kan hanteras av samarbetsorganet och har därför skickat ärendet på remiss till samtliga medlemmar och övriga anknutna till samarbetsorganet. De yttranden som lämnats från samarbetsorganets medlemmar har tillstyrkt förslaget, några har dock framfört önskemål om att handlingarna bör kompletteras. Exempelvis har Naturvårdsverket ansett att en miljökonsekvensbeskrivning bör genomföras och Vallentuna kommun anser att det saknas tillräckligt material för att bedöma bullereffekterna för Vallentuna.

Samtliga yttranden har tidigare överlämnats till Luftfartsverket.

Samarbetsorganet höll sammanträde den 21 december 2004 där bl.a. detta ärende behandlades. Minnesanteckningar från detta möte finns, daterade den 27 december 2004.

LÄNSSTYRELSENS ÖVERVÄGANDEN

Koncessionsnämnden för miljöskydd beslutade 1993 att ett samarbetsorgan skulle inrättas för samråd i frågor som omfattas av bl.a. villkorspunkt 7 i tillståndsbeslutet. Enligt villkor 7 i gällande tillståndsbeslut, får samarbetsorganet besluta om ändringar av in- och utflygningssvågar i SID/STAR-systemet, av reglerna för anflygning och slutlig inflygning (glidbana m.m.), av reglerna för flygning inom lågfartssektorer, av reglerna för visuell inflygning (villkor 2) och av reglerna för undvikande av överflygning av Upplands Väsby tätort (villkor 6) samt om procedurer för särskilt bullrande långdistansflygplan och om införande av MLS eller något motsvarande, förbättrat navigationssystem.

Länsstyrelsen är beslutande i samarbetsorganet men beslutet får endast ske under vissa förutsättningar. Bl.a. skall samtliga medlemmar i samarbetsorganet tillstyrka begäran, i annat fall skall ärendet överlämnas till miljödomstolen för avgörande. Enligt Länsstyrelsens mening framgår det av Koncessionsnämndens uttalanden att syftet med att ge samarbetsorganet (Länsstyrelsen) möjlighet att göra ändringar i gällande beslut är att under vissa förutsättningar på ett smidigt sätt ytterligare söka begränsa bullerstörningarna. En förutsättning för att Länsstyrelsen skall få besluta om ändringar är också att förändringarna leder till nettoförbättringar vad gäller antalet störda människor.



BESLUT

Datum
15.2.2005

Beteckning
5556-2004-53531

Länsstyrelsen är beslutande i samarbetsorganet men beslutet får endast ske under vissa förutsättningar, bl.a. skall samtliga medlemmar i samarbetsorganet vara överens. Föreligger det meningsskiljaktighet i fråga som avses i villkorspunkt 7 skall Länsstyrelsen med eget yttrande överlämna ärendet till miljödomstolen för avgörande. Länsstyrelsen bedömer att åtgärden kommer att innebära en nettoförbättring vad gäller antalet störda människor. Ytterligare förbättringar kommer att kunna genomföras vid införandet av RNP-RNAV och Länsstyrelsen anser att Luftfartsverket bör verka för att detta kan ske snabbare än de tider som angivits i anmälan. Emellertid är P-RNAV ett första steg mot en större möjlighet till navigering mot mindre bullerkänsliga flygstråk/områden.

Önskemål om kompletteringar i ärendet har framförts av några av samarbetsorganets medlemmar. Länsstyrelsen anser att visserligen är redovisningen av konsekvenserna av förändringen vad gäller bullernivån knapphändig, men anser i detta fall att dessa brister kan åtgärdas genom en redovisning av förändringen framgent. En sådan redovisning kan lämpligen ske i kommande miljörapporter. Länsstyrelsen bedömer därför att ärendet är färdigberett och klart för beslut.

Sammanfattningsvis anser Länsstyrelsen att åtgärden medför en positiv förändring av bullerstörningarna och att anmälan bör godtas.

BESVÄRSHÄNVISNING

Detta beslut kan överklagas, se besvärshänvisning.

Detta beslut har fattats av miljöskyddschefen Lena Pettersson. I beslutet har deltagit länsassessorn Björn Lundin samt miljöhandläggaren Majlis Bergqvist, föredragande.

Lena Pettersson
Miljöskyddschef

Majlis Bergqvist
Miljöhandläggare

Kopia:
Akten, MB, LP, BL (Fj)
Samtliga medlemmar i samarbetsorganet

Anna Frändberg

Från: anette.nas@swedavia.se
Skickat: den 19 oktober 2010 17:24
Till: kerstin.lindberg.goransson@swedavia.se; Per.Arenhage@swedavia.se;
jan.lindqvist@swedavia.se; anders.ledin@swedavia.se; susanne.rundstrom@swedavia.se
Kopia: Anna Frändberg; Malin Wikström; lena.wennberg@swedavia.se;
lilian.agvald@swedavia.se; Åke Lewensjö
Ämne: VB: Skrivelse från Täby kommun
Bifogade filer: 20101015140027585.pdf; Skrivelse Swedavia.doc

Uppföljningsflagga: Följ upp
Flagga: Har meddelandeflagga

Hej!

Jag vidarebefordrar den skrivelse från Täby kommun som nu har inkommit med anledning av det möte vi höll med Täby kommunstyrelse den 8 september för att diskutera kurvade inflygningar. Skrivelsen kommer att omhändertas i ansökan om nytt miljötillstånd.

Mvh Anette

Anette Näs

Mobil 0709-22 70 56
E-post anette.nas@swedavia.se

190 45 Stockholm-Arlanda
Tel växel 08-797 60 00
www.swedavia.se

-----Ursprungligt meddelande-----

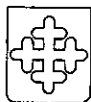
Från: Annica Sundel [<mailto:annica.sundel@taby.se>]
Skickat: den 15 oktober 2010 14:04
Till: Näs, Anette (200_Arlanda)
Ämne: Skrivelse från Täby kommun

Hej,

Bifogar å kommunstyrelsens vägnar protokollsutdrag och skrivelse till Swedavia från Täby kommun.

Med vänliga hälsningar

Annica Sundel



Dnr 24/2010-40

§ 139

Skrivelse till Swedavia om bullerstörningar från flygplan

I gällande miljötillstånd för Arlanda flygplats finns ett villkor att raka inflygningar över Upplands Väsby tätort inte får ske regelmässigt efter 2018. I villkoret ingår att Luftfartsverket (Lfv) ska utreda alternativa flygvägar. Lfv har i samband med detta prövat s.k. kurvade inflygningar. Proven gjordes 2005 och 2009 och medför att ankommande flyg passerar över Täby (Löfvingelund – Hagby) på relativt låg höjd med bullerstörningar på marken som följd. Det har också införts en ny startrutin som medför ökat buller i framför allt Kyrkbyn. Såväl Täby kommun som Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd (SRMH) har mottagit en mängd klagomål på flygbuller. Ett av kommunens större utbyggnadsområden är Arninge. När området är fullt utbyggt beräknas det innehålla cirka 3000 nya bostäder. Läggs inflygningen om i enlighet med de genomförda försöken innebär detta betydande olägenheter med stora bullerstörningar för området.


Vid ett möte mellan Täby kommun och Swedavia redogjordes för problemen och Swedavia meddelade att synpunkter från Täby skulle komma in före 15 oktober för kunna gå med i ansökningshandlingarna till Miljödomstolen för det förnyade tillståndet efter 2018.

Från stadsbyggnadskontoret föreligger tjänsteutlåtande daterat 2010-09-20.

Kommunstyrelsens beslut

Kommunstyrelsen beslutar att godkänna tjänsteutlåtande daterat 2010-09-20 och skicka det till Swedavia och särskilt framhålla att Täby kommun inte kan godta att nya flygvägar medför ökade bullerstörningar för Täbys invånare.

Expedierat
Akt
Swedavia

ordf. sign 

just. sign 



Skrivelse till Swedavia om bullerstörningar från flygplan

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar att godkänna tjänsteskrivelsen och skicka den till Swedavia och särskilt framhålla att Täby kommun inte kan godta att nya flygvägar medför ökade bullerstörningar för Täbys invånare.

Sammanfattning

I gällande miljötillstånd för Arlanda flygplats finns ett villkor att raka inflygningar över Upplands Väsby tätort inte får ske regelmässigt efter 2018. I villkoret ingår att Luftfartsverket (Lfv) ska utreda alternativa flygvägar. Lfv har i samband med detta prövat s.k. kurvade inflygningar. Proven gjordes 2005 och 2009 och medför att ankommande flyg passerar över Täby (Löttingelund – Hagby) på relativt låg höjd med bullerstörningar på marken som följd. Det har också införts en ny startrutin som medför ökat buller i framför allt Kyrkbyn. Såväl Täby kommun som Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd (SRMH) har mottagit en mängd klagomål på flygbuller. Ett av kommunens större utbyggnadsområden är Arninge. När området är fullt utbyggt beräknas det innehålla cirka 3000 nya bostäder. Läggs inflygningen om i enlighet med de genomförda försöken innebär detta betydande olägenheter med stora bullerstörningar för området.

Vid ett möte mellan Täby kommun och Swedavia redogjordes för problemen och Swedavia meddelade att synpunkter från Täby skulle komma in före 15 oktober för kunna gå med i ansökningshandlingarna till Miljödomstolen för det förnyade tillståndet efter 2018.

Beskrivning av ärendet

Swedavia ska senast vid utgången av 2010 ge in en ansökan om ett nytt miljötillstånd för att få fortsätta verksamheten efter 2018.

I nu gällande tillstånd ingår bl.a. ett villkor som gäller Upplands Väsby tätort enligt vilket regelmässiga raka inflygningar till bana 01R inte får ske efter 2018-01-01. Swedavia har i olika utredningar undersökt möjliga alternativ för att uppfylla villkoret. Ett av alternativen är en kurvad inflygningsväg öster om Upplands Väsby tätort vilket medför att inflygning sker över Täby (Löttingelund – Hagby) på relativt låg höjd (800 m). Detta orsakar nya bullerstörningar på marken eftersom nuvarande inflygningar över Täby normalt sker på en högre höjd. Bullerstörningen på marken är mycket beroende av flyghöjden (dubbel höjd ger en fyrfaldig reduktion). Denna flygväg har nu börjat användas, under perioden 4 maj till 16 juni genomfördes 13 st

inflygningar. Täby kommun och SRMH har mottagit ett antal klagomål på flygbuller som delvis kan sättas i samband med kurvade inflygningar. Även tidigare flygvägar har ibland orsakat kraftigt buller när flygplanen kommer in för lågt och måste stötta med gaspådrag. Sedan början på året har det inkommit klagomål på buller även från startande plan, då framför allt från Kyrkbyn. Klagomålen på startande plan avser tunga fyrmotoriga plan som startar på kvällstid kl 21-22.

SRMH har tidigare i en skrivelse till samarbetsorganet för Arlanda flygplats, länsstyrelsen är sammankallande, anfört att nämnden motsätter sig kurvade inflygningar öster om Upplands Väsby. Kommunstyrelsen har ställt sig bakom skrivelsen. Länsstyrelsen har sedan begärt ytterligare uppgifter från Swedavia och SRMH. I beslut 2010-08-27 meddelar länsstyrelsen att inga ytterligare åtgärder kommer att vidtagas. I motiveringen anges att frågan om kurvade inflygningar till bana 01R har prövats vid flera tillfällen och att villkoren slutligt fastställts av miljööverdomstolen. Frågan kommer att vara uppe till förnyad prövning när Swedavias ansökan om nytt tillstånd ska behandlas i miljödomstolen. Gjorda beräkningar av bullernivåerna visar att nivån understiger 70 dB(A) som är det nationella riktvärdet.

Bedömning/synpunkter

Den kurvade inflygningen över Täby innebär att flygplanen kommer in över Bogesund för att sedan komma in över bebyggda delar på sträckan Löttingelund – Hagby. Kommunen har tagit emot ett flertal klagomål på buller med anledning av detta. Bullret från flyget är ett delvis nytt inslag i de delar av kommunen som nu berörs av den kurvade inflygningen. Provflygningarna skedde uteslutande under dagtid. Om samma buller inträffat under kväll, natt hade klagomålen med säkerhet varit massiva.

I kommunens nyligen antagna översiktsplan ingår visionen att befolkningen ska kunna växa i en omfattning som överensstämmer med vad som också anges i regionplanen (RUF 2010). Ett av kommunens större utbyggnadsområden är Arninge. När området är fullt utbyggt beräknas det innehålla cirka 3000 nya bostäder. Läggs inflygningen om i enlighet med de genomförda försöken innebär detta betydande olägenheter med stora bullerstörningar för området. Även andra utbyggnadsområden liksom befintlig bebyggelse i Täby skulle i hög grad påverkas av ökade bullerstörningar och därmed få sämre boendemiljö.

Eftersom det finns alternativa lösningar ska inte flygbullerproblemen i Upplands Väsby lösas med att skapa nya problem i Täby genom nya inflygningsvägar på låg höjd över Täby

Joachim Danielsson
Kommunchef

Johanna Dillén
Stadsbyggnadschef



Ärendenr: LfV
Dokument: D-LfV
2009 -09- 14
Handl:
LfV Stockholm - Arlanda Airport

Luftfartsverket
Stockholm-Arlanda Airport

190 45 STOCKHOLM-ARLANDA

<i>Er beteckning</i>	<i>Vår beteckning</i>	<i>Vår handläggare</i>	<i>LIDINGÖ</i>
D-LfV 2009-0033602	114-09/107	Merja Niemelä	2009-09-11
LFV 2008-006665			

Angående samrådsunderlag för skriftligt samråd enligt 6 kap miljöbalken

Käppalaförbundet har beretts tillfälle att ge synpunkter på ovan nämnda samrådsunderlag.

Käppalaförbundet fokuserar på verksamheter som släpper ut kadmium (Cd) och Arlanda flygplats är den enskilt största utsläppskällan vad gäller Cd till Käppalaverket. Med anledning av detta undrar vi hur de för oss aktuella kadmiumutsläppande verksamheterna berörs av en ansökan om nytt miljötillstånd?

I övrigt har Käppalaförbundet inga synpunkter.

Vänliga hälsningar
KÄPPALAFÖRBUNDET

Merja Niemelä

Käppalaförbundet Post Box 3095, 181 03 Lidingö **Besök** Södra Kungsvägen 315, 181 63 Lidingö
Tel 08 - 766 67 00 Fax 08 - 766 67 01 Epost kappala@kappala.se Hemsida www.kappala.se

Jacka Lidingö Danderyd Solna Sollentuna Täby Danderyd Lidingö Järfälla Sigtuna Solna Upplands-Bro
Järfälla Vallentuna Nacka Sigtuna Sollentuna Täby Upplands-Bro
Upplands-Bro Upplands Väsby Vallentuna



Ärendenr: LFV
Dokument: D-LFV 2010-03014
2010 -03- 31
Handl: NÄS / samQ
LFV Stockholm - Arlanda Airport

Luftfartsverket
Stockholm-Arlanda Airport
Anette Näs
190 45 Stockholm-Arlanda

<i>Er beteckning</i>	<i>Vår beteckning</i>	<i>Vår handläggare</i>	<i>LIDINGÖ</i>
D-LFV 2009-015858	114-09/018	Merja Niemelä	2010-03-30
LFV 2008-006665			

Angående skriftligt samråd enligt 6 kap miljöbalken

Käppalaförbundet har beretts tillfälle att lämna yttrande över rubricerat ärende.

Vi har inga synpunkter på ärendet ovan, i övrigt framgår våra synpunkter vid diskussioner med berörda på LFV angående spillvatten-hanteringen framgent.

Käppalaförbundet

Peter Hugmark
Peter Hugmark

Merja Niemelä
Merja Niemelä



Regionplanekontoret

Ärendenämnd: LFV
Ärendenummer: LFV 2010-040612
2010-03-31
Handl: N 25/SAM Q
LFV Stockholm - Arlanda Airport

YTTRANDE
2010-03-24

Diarienummer:
R 2009-0184

Stockholm-Arlanda Airport
LFV
190 45 Stockholm-Arlanda

Yttrande över Samråd rörande ansökan om nytt tillstånd för verksamheten vid Stockholm-Arlanda Airport (Yttrande antaget av Regionplanenämnden vid sammanträde 2010-03-24 § 24)

I det underlag som LFV Arlanda har sänt ut för samråd inför ansökan till miljödomstolen om nytt tillstånd för verksamheten på Stockholm-Arlanda Airport enligt miljöbalken framhålls att villkor 1, det s.k. utsläppstaket, och villkor 6 avseende överflygning av Upplands Väsby tätort har särskild betydelse för nuvarande och framtida verksamhet. Regionplanenämnden delar denna uppfattning. Nämndens synpunkter begränsas också huvudsakligen till frågor kring klimatpåverkan och buller.

Miljötillståndet för Arlanda består av ett antal beslut som har fattats i olika steg under lång tid och nämnden menar att det finns goda skäl att det, med grund i aktualiserade förutsättningar, sker en samlad förnyad prövning och fastställande av de villkor som ska gälla för verksamheten på Arlanda flygplats.

I den regionala utvecklingsplanen RUFSS 2010 framhålls vikten av en hög internationell tillgänglighet och den särskilda och avgörande betydelse som Arlanda flygplats har, såväl nationellt som regionalt i det avseendet. Det är ett grundläggande regionalt intresse att Arlanda långsiktigt kan tillhandahålla en flygplatskapacitet som möjliggör att efterfrågan på internationella och långväga inhemska förbindelser kan tillgodoses.

Den långsiktiga bedömning som LFV gör av den nivå för flygtrafikens utveckling som bör ligga till grund för tillståndsprövningen på 350 000 rörelser vid slutet av 2030-talet, överensstämmer med bedömningar som legat till grund för RUFSS 2010. Bedömningen förutsätter en utveckling mot större flygplan vilket innebär färre flygplansrörelser relativt passagerarutvecklingen än det trafikfall som ligger till grund för gällande tillstånd. Nämnden vill i

Regionplanekontoret
Box 4414
102 69 Stockholm

Telefon: 08-737 25 00
Fax: 08-737 25 66
E-post: registrator@regionplanekontoret.sll.se

Org.nr: 232100-0016
www.regionplanekontoret.sll.se

Besök oss: Västgötagatan 2. T-bana Medborgarplatsen, Pendeltåg Stockholms Södra, Buss 59 & 66

YTTRANDE
2010-03-24

Diarienummer:
R 2009-0184

det sammanhanget framhålla att det finns en regional ambition att utveckla fler direktdestinationer från Arlanda för att förbättra den internationella tillgängligheten. Detta skulle eventuellt kunna ha en inverkan på flygplansflottans sammansättning och antalet rörelser. Underlaget kunde med fördel utvecklas med ett sådant känslighetsresonemang då ett tillstånd som kan svara mot alternativa utvecklingar bör eftersträvas.

Angående klimatpåverkan konstaterar nämnden att den civila luftfarten från år 2012 kommer att inordnas i det europeiska systemet med utsläppsrätter. Miljötillståndet för verksamheten på Arlanda flygplats har en begränsad betydelse för styrningen av luftfartens klimatpåverkan. Nämnden anser inte att det är rimligt med villkor som exklusivt begränsar flygtrafiken enbart på Arlanda flygplats. Det är utomordentligt angeläget att luftfartens klimatpåverkan långsiktigt begränsas och att detta sker på ett mellan olika flygplatser konkurrensneutralt sätt på internationell nivå. För utsläppen av CO₂ från verksamheten på flygplatsen och marktransporterna till och från flygplatsen har däremot utsläppstaket varit ett verkningsfullt styrmedel. Inom ramen för Letter of Intent sker nu mot den bakgrunden ett samordnat arbete för att minska utsläppen av CO₂ samtidigt som tillgängligheten till Arlanda flygplats förbättras. Det är angeläget att detta tryck på att reducera CO₂-utsläppen kan bibehållas. Regionplanenämnden noterar i detta sammanhang att samrådsunderlaget inte uppmärksammar den nu aktuella frågan om införande av höghastighetsbanor. Nämnden har i yttrande över SOU 2009:74, Höghastighetsbanor – ett samhällsbygge för stärkt utveckling och konkurrenskraft, framhållit att Arlanda måste integreras i ett system med höghastighetståg om höghastighetsbanor ska etableras. Nämnden anser att effekterna av att integrera Arlanda i ett system med höghastighetsbanor bör belysas i underlaget för ansökan om nytt miljötillstånd.

I samrådsunderlaget redovisas det alternativ för att operera flygplatsen som LFV överväger att ansöka om miljötillstånd för. I huvudsak redovisas effekter av detta alternativ jämfört med tillståndsgiven verksamhet och nuläge. Principiellt anser nämnden att de alternativ som har övervägts och bedömts bör redovisas med de effekter de ger. Detta bör kunna bidra till tydligare belysning av sambandet mellan hur banorna utnyttjas, med åtskilt mönster eller mixade parallella operationer, och den kapacitet i termer av rörelser per timma som kan erhållas. I detta sammanhang skulle det också vara värdefullt med en prognos över antal rörelser per timma över dagen för att möjliggöra en bedömning av när och hur länge maximal rörelsekapacitet behöver utnyttjas.

Vad gäller flygbuller konstaterar nämnden att det är överflygningar över Rosersberg vid landning och även i viss mån vid start på bana 1 (01L respektive 19R) samt överflygningar över centrala Upplands Väsby vid landning på bana 3 (01R) som i tätorter förorsakar bullerstörningar över riktvärden för

YTTRANDE
2010-03-24

Diarienummer:
R 2009-0184

flygbuller. Rosersberg utsätts för intensivare och mer frekventa bullerstörningar, men sett till antalet personer är det betydligt fler som berörs av momentant maxbuller över 70 dB(A) mer än tre gånger per årsmedeldygn i Upplands Väsby.

Problemet för Upplands Väsby beror på att huvuddelen av landningarna på bana 01R sker med rak inflygning. Utgångspunkten vid planeringen av den tredje rullbanan var att inflygning söder ifrån till bana 3 (01R) skulle ske i kurvad bana. Miljööverdomstolen har 2008 i dom fastställt att regelmässiga raka inflygningar till bana 01R inte får ske efter 1 januari 2018. I samrådsunderlaget anger LfV att man överväger att ansöka om ett tillstånd som innebär att LfV kan fortsätta att operera flygplatsen i huvudsak som dagens tillstånd medger före 2018. Vidare anger LfV att man kommer att fortsätta att aktivt medverka i arbetet med att utveckla tekniken för kurvade inflygningar och att LfV åtar sig att senast 2018 till miljödomstolen redovisa ett flygoperativt sätt att så långt möjligt undvika regelmässiga överflygningar över Upplands Väsby tätort. Som möjlig åtgärd om detta skulle visa sig inte vara möjligt anvisar LfV en förlängning av bana 3.

Nämnden anser att en ansökan om ett miljötillstånd som avses omfatta en 30-årsperiod måst utgå ifrån att kurvad inflygning ska tillämpas vid landning på bana 01R. Målsättningen måste enligt nämndens uppfattning vara att användningen av en sådan procedur tillämpas så långt möjligt vid varje tidpunkt och att åtgärder för att införa kurvad inflygning som regelmässig procedur därför måste ges högsta prioritet.

LfV framhåller att kurvad inflygning bara kan ske under goda väderleksförhållanden och i lågtrafik då bana 1 (01L) inte används för landning. LfV anger vidare att kurvad inflygning till bana 01R under överskådlig framtid inte kan ske samtidigt och oberoende av inflygningar till bana 01L, dvs mixad parallell operation. Om kurvad inflygning inte kan ske vid mixade parallella operationer på bana 01L och bana 01R kan det ifrågasättas om det är lämpligt att planera för mixade parallella operationer på dessa banor redan från 56 rörelser per timma i grundalternativet. Av underlaget kan utläsas att mixade parallella operationer på bana 1 och 3 är en förutsättning för att få ut en kapacitet på 84 rörelser eller mer per timma. Konsekvenserna av att inte tillämpa mixade parallella operationer på bana 01L och bana 01R i intervallet 56 till 84 rörelser per timma bör redovisas.

I samrådsunderlaget förs ett resonemang om hur man lämpligen ska fördela flygbullerbelastningen på de områden som berörs av flygbuller över riktvärden och ett förslag presenteras om att styra trafiken över tiden för att garantera på förhand bestämda tysta perioder i Rosersberg respektive centrala Väsby. Nämnden tar inte ställning till förslaget om "tysta helger", men framhåller att man vid bedömning av åtgärder för att begränsa bullerstör-

YTTRANDE
2010-03-24

Diarienummer:
R 2009-0184

ningarna måste beakta såväl antalet som berörs över riktvärden som bul-
lerstörningarnas intensitet.

För Regionplanenämnden


Sven-Inge Nylund
Regionplannedirektör

Bilagor
Tjänsteutlåtande 2010-03-09
Protokollsutdrag 2010-03-24 § 24

2010-03-24

09

Regionplanenämnden

Yttrande över Samråd rörande ansökan om nytt tillstånd för verksamheten vid Stockholm-Arlanda Airport

Förslag till beslut

Kontoret föreslår att Regionplanenämnden beslutar

att avge yttrande över Samråd rörande ansökan om nytt tillstånd för verksamheten vid Stockholm-Arlanda Airport i enlighet med bilaga 1.

Sammanfattning

Lufftartsverket, LFV, förbereder en ansökan om nytt miljötillstånd för verksamheten vid Stockholm-Arlanda Airport i enlighet med miljöbalkens bestämmelser. Som ett led i arbetet med att färdigställa en ansökan genomför LFV Arlanda samråd kring ett underlag som upprättats i december 2009. Underlaget redovisar bakgrund och ett förslag till förordat alternativ för att operera flygplatsen.

RUFS 2010 framhåller vikten av en hög internationell tillgänglighet och den särskilda och avgörande betydelse som Arlanda flygplats har i det avseendet. Det är ett grundläggande regionalt intresse att Arlanda långsiktigt kan tillhandahålla en flygplatskapacitet som möjliggör att efterfrågan kan tillgodoses. Den långsiktiga bedömningen av flygtrafikens utveckling som redovisas, och som överensstämmer med RUFS 2010, kan med fördel kompletteras med ett känslighetsresonemang som belyser alternativa utvecklingar, exempelvis fler direktdestinationer, annan sammansättning av flygplansflottan etc.

Kontorets förslag till yttrande innebär att nämnden inte anser att det är rimligt med villkor som exklusivt begränsar flygtrafiken enbart på Arlanda flygplats. För utsläppen av CO₂ från verksamheten på flygplatsen och marktransporterna till och från flygplatsen har däremot utsläppstaket varit ett verkningfullt styrmedel. Det är angeläget att detta tryck på att reducera

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2010-03-09

Diarienummer:
R 2009-0184

CO₂-utsläppen kan bibehållas. Nämnden anser att effekterna av att integrera Arlanda i ett system med höghastighetsbanor bör belysas i underlaget för ansökan om nytt miljötillstånd.

Principiellt anser nämnden att de alternativ som har övervägts och bedömts bör redovisas med de effekter de ger. Nämnden anser att en ansökan om ett miljötillstånd som avses omfatta en 30-årsperiod måste utgå ifrån att kurvad inflygning ska tillämpas vid landning på bana 01R. Målsättningen måste vara att användningen av en sådan procedur tillämpas så långt möjligt vid varje tidpunkt och att åtgärder för att införa kurvad inflygning som regelmässig procedur därför måste ges högsta prioritet. Om kurvad inflygning inte kan ske vid mixade parallella operationer på bana 01L och bana 01R anser nämnden att förutsättningarna för och konsekvenser av att inte tillämpa mixade parallella operationer på bana 01L och bana 01R i intervallet 56 till 84 rörelser per timma bör redovisas.

Nämnden tar inte ställning till förslaget om "tysta helger", men framhåller att man vid bedömning av åtgärder för att begränsa bullerstörningarna måste beakta såväl antalet som berörs över riktvärden som bullerstörningarnas intensitet.

Ärendet

Luftfartsverket, LfV, har för avsikt att senast vid utgången av innevarande år till miljödomstolen inge en ansökan om nytt miljötillstånd för verksamheten vid Stockholm-Arlanda Airport i enlighet med miljöbalkens bestämmelser. Som ett led i arbetet med att färdigställa en ansökan genomför LfV Arlanda samråd kring ett underlag som upprättats i december 2009. Underlaget redovisar bakgrund och ett förslag till förordat alternativ för att operera flygplatsen. Förslaget innebär i korthet följande:

LfV överväger att ansöka om ett miljötillstånd som innebär att LfV kan fortsätta att operera flygplatsen i huvudsak som dagens tillstånd medger före år 2018. Detta benämns grundalternativet och innebär att dagens bananvändningsmönster i stort bibehålles med vissa justeringar.

Vid en efterfrågan på 56 rörelser per timme eller mer används i grundalternativet s.k. mixade parallella operationer vilket innebär att flygplan startar och landar på båda parallellbanorna samtidigt. Vid lägre trafikintensitet än 56 rörelser per timme används i huvudsak bana 1 och bana 2 åtskilt, det vill säga med starter från en bana och landning på den andra. Undantag är situation med nordvästlig vind då parallellbanorna av kapacitetsskäl används med bana 01L för start och bana 01R för landning redan vid 34 rörelser per timme.

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2010-03-09

Diarienummer:
R 2009-0184

I grundalternativet sker inga landningar på bana 01R nattetid, kl 22-06, annat än av säkerhetsskäl.

I underlaget redovisas ett förslag om att styra bananvändningen över tid så att på förhand bestämda tysta helger kan erhållas växelvis i Roserberg och centrala Upplands Väsby.

LFV anger att man kommer att aktivt medverka i arbetet med att utveckla tekniken för kurvade inflygningar med ambitionen att på sikt möjliggöra inflygningar till bana 01R utan att regelmässigt flyga över Upplands Väsby tätort. LFV kan komma att åta sig att till miljödomstolen senast 2018 redovisa ett flygoperativt sätt att så långt möjligt undvika regelmässiga överflygningar över Upplands Väsby tätort med målsättningen att begränsa antalet överflygningar som genererar en maximalljudnivå överstigande 70 dB(A) till tre gånger per årsmedeldygn. Om LFV inte klarar detta mål och miljödomstolen anser det nödvändigt för att tillåta regelmässiga raka överflygningar över Upplands Väsby till bana 01R åtar sig LFV att senast år 2020 ha förlängt bana 3 med ca 1200 meter norr ut.

Samrådsunderlaget finns i kortform och fullständig version på <http://www.arlanda.se/sv/Information-om/Miljoarbete/Miljotillstand/>.

Kontorets kommentar

I förslaget till ny regional utvecklingsplan för Stockholmsregionen – RUFSS 2010 framhålls Arlandas avgörande betydelse för östra Mellansveriges och stora delar av norra Sveriges internationella tillgänglighet. Kapaciteten i trebanesystemet på Arlanda bedöms kunna tillgodose efterfrågan på flygtransporter under RUFSS planperiod till år 2030 och även något decennium därefter. I RUFSS konstateras att med gällande miljötillstånd, med dess utsläppstak, krävs kraftigt förbättrade lösningar för kollektivtrafiken till och från flygplatsen för att reducera marktransporternas andel av CO₂-utsläppen för att flygtrafiken ska kunna utvecklas för att svara mot efterfrågan. RUFSS lyfter också fram betydelsen av att tillgängligheten till Arlanda med spår-bunden kollektivtrafik från de större orterna i östra Mellansverige både för den vidgade regionens utveckling och för utvecklingen av flygutbudet på Arlanda. RUFSS framhåller även att Arlanda behöver integreras bättre i det nationella och regionala järnvägsnätet och att Arlanda måste integreras i ett eventuellt framtida system med höghastighetståg.


Frågan om villkor 1 i regeringens tillåtlighetsbeslut enligt NRL 1991 för Arlandas tredje rullbana, det s.k. utsläppstaket, har prövats i flera steg. Regionplane- och trafiknämnden yttrade sig till miljööverdomstolen 2008-05-21 över LFV:s ansökan om ändring av villkor för tillstånd till verksamheten vid Stockholm-Arlanda flygplats. Nämnden framhöll i sitt yttrande att utsläpps-

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2010-03-09

Diarienummer:
R 2009-0184

villkoret för koldioxid som klimatpåverkande gas bör betraktas i globalt och nationellt perspektiv och behöver ses över. En restriktion för flygtrafikens utveckling exklusivt utformad för Arlanda flygplats med motivet att begränsa luftfartens klimatpåverkan är inte rimlig. Det är utomordentligt angeläget att luftfartens klimatpåverkan långsiktigt begränsas och att detta sker på ett mellan olika flygplatser konkurrensneutralt sätt på internationell nivå. Samtidigt är det angeläget att så långt möjligt begränsa avgasutsläppen kring Arlanda. Detta kräver samordnade insatser från alla berörda aktörer (något som nu sker inom ramen för Letter of Intent).

Nämnden tillstyrkte LfV:s andrahandsyrkande om en senareläggning av tidpunkten för villkorets i kraftträdande i princip utan att ta ställning till exakta tidpunkten. Miljööverdomstolen beslutade att flytta fram villkorets ikraftträdande till 2016 under förutsättning att LfV förband sig att före utgången av 2010 lämna in en ansökan om en ny fullständig miljöprövning för verksamheten på Arlanda flygplats. Beslutet överklagades av Naturvårdsverket och Högsta Domstolen har nyligen beslutat att upphäva miljööverdomstolens beslut. Högsta domstolen utvecklar i domskälen en ny tolkning av villkorets innebörd som skulle innebära att riktvärdet att utsläpp av CO₂ och NOX inte bör överstiga 1990 års nivå om fattar flygtrafiken inom LTO-cykeln, verksamheter på flygplatsen samt marktransporterna till och från flygplatsen för passagerare, anställda och gods medan gränsvärdet, som inte får överskridas tio år efter tredje rullbanans färdigställande, inte omfattar marktransporterna till och från flygplatsen. Vilka konsekvenser Högsta Domstolens beslut kan få för tillämpningen av villkor 1 och för ansökan om ett nytt miljötillstånd är för närvarande oklart.


Sven-Inge Nylund


Hans Brattström

Bilaga/Bilagor

1. Förslag till yttrande

Yttrande över Samråd rörande ansökan om nytt tillstånd för verksamheten vid Stockholm-Arlanda Airport

I det underlag som LFV Arlanda har sänt ut för samråd inför ansökan till miljödomstolen om nytt tillstånd för verksamheten på Stockholm-Arlanda Airport enligt miljöbalken framhålls att villkor 1, det s.k. utsläppstaket, och villkor 6 avseende överflygning av Upplands Väsby tätort har särskild betydelse för nuvarande och framtida verksamhet. Regionplanenämnden delar denna uppfattning. Nämndens synpunkter begränsas också huvudsakligen till frågor kring klimatpåverkan och buller.

Miljö tillståndet för Arlanda består av ett antal beslut som har fattats i olika steg under lång tid och nämnden menar att det finns goda skäl att det, med grund i aktualiserade förutsättningar, sker en samlad förnyad prövning och fastställande av de villkor som ska gälla för verksamheten på Arlanda flygplats.

I den regionala utvecklingsplanen RUFSS 2010 framhålls vikten av en hög internationell tillgänglighet och den särskilda och avgörande betydelse som Arlanda flygplats har, såväl nationellt som regionalt i det avseendet. Det är ett grundläggande regionalt intresse att Arlanda långsiktigt kan tillhandahålla en flygplatskapacitet som möjliggör att efterfrågan på internationella och långväga inhemska förbindelser kan tillgodoses.

Den långsiktiga bedömning som LFV gör av den nivå för flygtrafikens utveckling som bör ligga till grund för tillståndsprövningen på 350 000 rörelser vid slutet av 2030-talet, överensstämmer med bedömningar som legat till grund för RUFSS 2010. Bedömningen förutsätter en utveckling mot större flygplan vilket innebär färre flygplansrörelser relativt passagerarutvecklingen än det trafikfall som ligger till grund för gällande tillstånd. Nämnden vill i det sammanhanget framhålla att det finns en regional ambition att utveckla fler direktdestinationer från Arlanda för att förbättra den internationella tillgängligheten. Detta skulle eventuellt kunna ha en inverkan på flygplansflottans sammansättning och antalet rörelser. Underlaget kunde med fördel

utvecklas med ett sådant känslighetsresonemang då ett tillstånd som kan svara mot alternativa utvecklingar bör eftersträvas.

Angående klimatpåverkan konstaterar nämnden att den civila luftfarten från år 2012 kommer att inordnas i det europeiska systemet med utsläppsrätter. Miljötillståndet för verksamheten på Arlanda flygplats har en begränsad betydelse för styrningen av luftfartens klimatpåverkan. Nämnden anser inte att det är rimligt med villkor som exklusivt begränsar flygtrafiken enbart på Arlanda flygplats. Det är utomordentligt angeläget att luftfartens klimatpåverkan långsiktigt begränsas och att detta sker på ett mellan olika flygplatser konkurrensneutralt sätt på internationell nivå. För utsläppen av CO₂ från verksamheten på flygplatsen och marktransporterna till och från flygplatsen har däremot utsläppstaket varit ett verkkningsfullt styrmedel. Inom ramen för Letter of Intent sker nu mot den bakgrunden ett samordnat arbete för att minska utsläppen av CO₂ samtidigt som tillgängligheten till Arlanda flygplats förbättras. Det är angeläget att detta tryck på att reducera CO₂-utsläppen kan bibehållas. Regionplanenämnden noterar i detta sammanhang att samrådsunderlaget inte uppmärksammar den nu aktuella frågan om införande av höghastighetsbanor. Nämnden har i yttrande över SOU 2009:74, Höghastighetsbanor – ett samhällsbygge för stärkt utveckling och konkurrenskraft, framhållit att Arlanda måste integreras i ett system med höghastighetståg om höghastighetsbanor ska etableras. Nämnden anser att effekterna av att integrera Arlanda i ett system med höghastighetsbanor bör belysas i underlaget för ansökan om nytt miljötillstånd.

I samrådsunderlaget redovisas det alternativ för att operera flygplatsen som LFV överväger att ansöka om miljötillstånd för. I huvudsak redovisas effekter av detta alternativ jämfört med tillståndsgiven verksamhet och nuläge. Principiellt anser nämnden att de alternativ som har övervägts och bedömts bör redovisas med de effekter de ger. Detta bör kunna bidra till tydligare belysning av sambandet mellan hur banorna utnyttjas, med åtskilt mönster eller mixade parallella operationer, och den kapacitet i termer av rörelser per timma som kan erhållas. I detta sammanhang skulle det också vara värdefullt med en prognos över antal rörelser per timma över dagen för att möjliggöra en bedömning av när och hur länge maximal rörelsekapacitet behöver utnyttjas.

Vad gäller flygbuller konstaterar nämnden att det är överflygningar över Rosersberg vid landning och även i viss mån vid start på bana 1 (01L respektive 19R) samt överflygningar över centrala Upplands Väsby vid landning på bana 3 (01R) som i tätorter förorsakar bullerstörningar över riktvärden för flygbuller. Rosersberg utsätts för intensivare och mer frekventa bullerstörningar, men sett till antalet personer är det betydligt fler som berörs av momentant maxbuller över 70 dB(A) mer än tre gånger per årsmedeldygn i Upplands Väsby.

FÖRSLAG TILL YTTRANDE
2010-03-09

Bilaga 1
Diarienummer:
R 2009-0184

Problemet för Upplands Väsby beror på att huvuddelen av landningarna på bana 01R sker med rak inflygning. Utgångspunkten vid planeringen av den tredje rullbanan var att inflygning söder ifrån till bana 3 (01R) skulle ske i kurvad bana. Miljööverdomstolen har 2008 i dom fastställt att regelmässiga raka inflygningar till bana 01R inte får ske efter 1 januari 2018. I samrådsunderlaget anger LFV att man överväger att ansöka om ett tillstånd som innebär att LFV kan fortsätta att operera flygplatsen i huvudsak som dagens tillstånd medger före 2018. Vidare anger LFV att man kommer att fortsätta att aktivt medverka i arbetet med att utveckla tekniken för kurvade inflygningar och att LFV åtar sig att senast 2018 till miljödomstolen redovisa ett flygoperativt sätt att så långt möjligt undvika regelmässiga överflygningar över Upplands Väsby tätort. Som möjlig åtgärd om detta skulle visa sig inte vara möjligt anvisar LFV en förlängning av bana 3.

Nämnden anser att en ansökan om ett miljötillstånd som avses omfatta en 30-årsperiod måst utgå ifrån att kurvad inflygning ska tillämpas vid landning på bana 01R. Målsättningen måste enligt nämndens uppfattning vara att användningen av en sådan procedur tillämpas så långt möjligt vid varje tidpunkt och att åtgärder för att införa kurvad inflygning som regelmässig procedur därför måste ges högsta prioritet.

LFV framhåller att kurvad inflygning bara kan ske under goda väderleksförhållanden och i lågtrafik då bana 1 (01L) inte används för landning. LFV anger vidare att kurvad inflygning till bana 01R under överskådlig framtid inte kan ske samtidigt och oberoende av inflygningar till bana 01L, dvs mixad parallell operation. Om kurvad inflygning inte kan ske vid mixade parallella operationer på bana 01L och bana 01R kan det ifrågasättas om det är lämpligt att planera för mixade parallella operationer på dessa banor redan från 56 rörelser per timma i grundalternativet. Av underlaget kan utläsas att mixade parallella operationer på bana 1 och 3 är en förutsättning för att få ut en kapacitet på 84 rörelser eller mer per timma. Konsekvenserna av att inte tillämpa mixade parallella operationer på bana 01L och bana 01R i intervallet 56 till 84 rörelser per timma bör redovisas.

I samrådsunderlaget förs ett resonemang om hur man lämpligen ska fördela flygbullerbelastningen på de områden som berörs av flygbuller över riktvärden och ett förslag presenteras om att styra trafiken över tiden för att garantera på förhand bestämda tysta perioder i Rosersberg respektive centrala Väsby. Nämnden tar inte ställning till förslaget om "tysta helger", men framhåller att man vid bedömning av åtgärder för att begränsa bullerstörningarna måste beakta såväl antalet som berörs över riktvärden som bullerstörningarnas intensitet.

Justerat 2010-03-29
Justeringen anslogs 2010-03-29

Erik Langby
Anna Kettner

§ 24

9

Yttrande över Samråd rörande ansökan om nytt tillstånd för verksamheten vid Stockholm-Arlanda Airport R 2009-0184

Regionplanekontorets tjänsteutlåtande 2010-03-09.

Nämnden beslöt i enlighet med kontorets förslag

att avge yttrande över Samråd rörande ansökan om nytt tillstånd för verksamheten vid Stockholm-Arlanda Airport i enlighet med **bilaga 12**.

Vid protokollet

Börje Wredén

Exp.till: Stockholm Arlanda Airport, LFV

Utdragsbestyrkande:

Angela Jansson

Yttrande över Samråd rörande ansökan om nytt tillstånd för verksamheten vid Stockholm-Arlanda Airport

I det underlag som LfV Arlanda har sänt ut för samråd inför ansökan till miljödomstolen om nytt tillstånd för verksamheten på Stockholm-Arlanda Airport enligt miljöbalken framhålls att villkor 1, det s.k. utsläppstaket, och villkor 6 avseende överflygning av Upplands Väsby tätort har särskild betydelse för nuvarande och framtida verksamhet. Regionplanenämnden delar denna uppfattning. Nämndens synpunkter begränsas också huvudsakligen till frågor kring klimatpåverkan och buller.

Miljötillståndet för Arlanda består av ett antal beslut som har fattats i olika steg under lång tid och nämnden menar att det finns goda skäl att det, med grund i aktualiserade förutsättningar, sker en samlad förnyad prövning och fastställande av de villkor som ska gälla för verksamheten på Arlanda flygplats.

I den regionala utvecklingsplanen RUF5 2010 framhålls vikten av en hög internationell tillgänglighet och den särskilda och avgörande betydelse som Arlanda flygplats har, såväl nationellt som regionalt i det avseendet. Det är ett grundläggande regionalt intresse att Arlanda långsiktigt kan tillhandahålla en flygplatskapacitet som möjliggör att efterfrågan på internationella och långväga inhemska förbindelser kan tillgodoses.

Den långsiktiga bedömning som LfV gör av den nivå för flygtrafikens utveckling som bör ligga till grund för tillståndsprövningen på 350 000 rörelser vid slutet av 2030-talet, överensstämmer med bedömningar som legat till grund för RUF5 2010. Bedömningen förutsätter en utveckling mot större flygplan vilket innebär färre flygplansrörelser relativt passagerarutvecklingen än det trafikfall som ligger till grund för gällande tillstånd. Nämnden vill i det sammanhanget framhålla att det finns en regional ambition att utveckla fler direktdestinationer från Arlanda för att förbättra den internationella tillgängligheten. Detta skulle eventuellt kunna ha en inverkan på flygplansflottans sammansättning och antalet rörelser. Underlaget kunde med fördel utvecklas med ett sådant känslighetsresonemang då ett tillstånd som kan svara mot alternativa utvecklingar bör eftersträvas.

Angående klimatpåverkan konstaterar nämnden att den civila luftfarten från år 2012 kommer att inordnas i det europeiska systemet med utsläppsrätter. Miljötillståndet för verksamheten på Arlanda flygplats har en begrän-

sad betydelse för styrningen av luftfartens klimatpåverkan. Nämnden anser inte att det är rimligt med villkor som exklusivt begränsar flygtrafiken enbart på Arlanda flygplats. Det är utomordentligt angeläget att luftfartens klimatpåverkan långsiktigt begränsas och att detta sker på ett mellan olika flygplatser konkurrensneutralt sätt på internationell nivå. För utsläppen av CO₂ från verksamheten på flygplatsen och marktransporterna till och från flygplatsen har däremot utsläppstaket varit ett verkningfullt styrmedel. Inom ramen för Letter of Intent sker nu mot den bakgrunden ett samordnat arbete för att minska utsläppen av CO₂ samtidigt som tillgängligheten till Arlanda flygplats förbättras. Det är angeläget att detta tryck på att reducera CO₂-utsläppen kan bibehållas. Regionplanenämnden noterar i detta sammanhang att samrådsunderlaget inte uppmärksammar den nu aktuella frågan om införande av höghastighetsbanor. Nämnden har i yttrande över SOU 2009:74, Höghastighetsbanor – ett samhällsbygge för stärkt utveckling och konkurrenskraft, framhållit att Arlanda måste integreras i ett system med höghastighetståg om höghastighetsbanor ska etableras. Nämnden anser att effekterna av att integrera Arlanda i ett system med höghastighetsbanor bör belysas i underlaget för ansökan om nytt miljötillstånd.

I samrådsunderlaget redovisas det alternativ för att operera flygplatsen som LFV överväger att ansöka om miljötillstånd för. I huvudsak redovisas effekter av detta alternativ jämfört med tillståndsgiven verksamhet och nuläge. Principiellt anser nämnden att de alternativ som har övervägts och bedömts bör redovisas med de effekter de ger. Detta bör kunna bidra till tydligare belysning av sambandet mellan hur banorna utnyttjas, med åtskilt mönster eller mixade parallella operationer, och den kapacitet i termer av rörelser per timma som kan erhållas. I detta sammanhang skulle det också vara värdefullt med en prognos över antal rörelser per timma över dagen för att möjliggöra en bedömning av när och hur länge maximal rörelsekapacitet behöver utnyttjas.

Vad gäller flygbuller konstaterar nämnden att det är överflygningar över Rosersberg vid landning och även i viss mån vid start på bana 1 (01L respektive 19R) samt överflygningar över centrala Upplands Väsby vid landning på bana 3 (01R) som i tätorter förorsakar bullerstörningar över riktvärden för flygbuller. Rosersberg utsätts för intensivare och mer frekventa bullerstörningar, men sett till antalet personer är det betydligt fler som berörs av momentant maxbuller över 70 dB(A) mer än tre gånger per årsmedeldygn i Upplands Väsby.

Problemet för Upplands Väsby beror på att huvuddelen av landningarna på bana 01R sker med rak inflygning. Utgångspunkten vid planeringen av den tredje rullbanan var att inflygning söder ifrån till bana 3 (01R) skulle ske i kurvad bana. Miljööverdomstolen har 2008 i dom fastställt att regelmässiga raka inflygningar till bana 01R inte får ske efter 1 januari 2018. I samråds-

underlaget anger LFV att man överväger att ansöka om ett tillstånd som innebär att LFV kan fortsätta att operera flygplatsen i huvudsak som dagens tillstånd medger före 2018. Vidare anger LFV att man kommer att fortsätta att aktivt medverka i arbetet med att utveckla tekniken för kurvade inflygningar och att LFV åtar sig att senast 2018 till miljödomstolen redovisa ett flygoperativt sätt att så långt möjligt undvika regelmässiga överflygningar över Upplands Väsby tätort. Som möjlig åtgärd om detta skulle visa sig inte vara möjligt anvisar LFV en förlängning av bana 3.

Nämnden anser att en ansökan om ett miljötillstånd som avses omfatta en 30-årsperiod måst utgå ifrån att kurvad inflygning ska tillämpas vid landning på bana 01R. Målsättningen måste enligt nämndens uppfattning vara att användningen av en sådan procedur tillämpas så långt möjligt vid varje tidpunkt och att åtgärder för att införa kurvad inflygning som regelmässig procedur därför måste ges högsta prioritet.

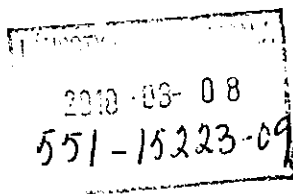
LFV framhåller att kurvad inflygning bara kan ske under goda väderleksförhållanden och i lågtrafik då bana 1 (01L) inte används för landning. LFV anger vidare att kurvad inflygning till bana 01R under överskådlig framtid inte kan ske samtidigt och oberoende av inflygningar till bana 01L, dvs mixad parallell operation. Om kurvad inflygning inte kan ske vid mixade parallella operationer på bana 01L och bana 01R kan det ifrågasättas om det är lämpligt att planera för mixade parallella operationer på dessa banor redan från 56 rörelser per timma i grundalternativet. Av underlaget kan utläsas att mixade parallella operationer på bana 1 och 3 är en förutsättning för att få ut en kapacitet på 84 rörelser eller mer per timma. Konsekvenserna av att inte tillämpa mixade parallella operationer på bana 01L och bana 01R i intervallet 56 till 84 rörelser per timma bör redovisas.

I samrådsunderlaget förs ett resonemang om hur man lämpligen ska fördela flygbullerbelastningen på de områden som berörs av flygbuller över riktvärden och ett förslag presenteras om att styra trafiken över tiden för att garantera på förhand bestämda tysta perioder i Rosersberg respektive centrala Väsby. Nämnden tar inte ställning till förslaget om "tysta helger", men framhåller att man vid bedömning av åtgärder för att begränsa bullerstörningarna måste beakta såväl antalet som berörs över riktvärden som bullerstörningarnas intensitet.

Handläggare
Johan Rydén
tel. 018-34 70 74

Datum
2010-03-05

Diarienummer
2009-000757- MI



Länsstyrelsen i Uppsala län
Att: Linda Jonsson
Hamnesplanaden 3
751 86 UPPSALA

Yttrande över underlag – ansökan om nytt miljö tillstånd för verksamheten vid Stockholm-Arlanda Airport

Bakgrund

LFV Stockholm Arlanda-Airport har tagit fram ett underlag för samråd om nytt miljö tillstånd, 2009-12-17.

Synpunkter på LFV Stockholm-Arlanda Airports underlag enligt miljöbalken:

Det saknas en beskrivning över andelen bullerstörda i Knivsta kommun och hur de bullerstörda är lokaliserade rent geografiskt beroende på ändringar i start och landningsmönster enligt grundalternativet jämfört med nuläget samt det tillståndsgivna trafikfallet.

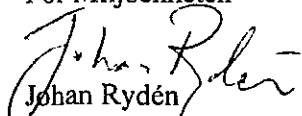
I vilken utsträckning kommer Knivsta kommun att beröras negativt av grundalternativet, t ex landningsbuller från inflygningar norrifrån, i syfte att eliminera störningar över Upplands Väsby tätort, som eventuellt inkluderar kurvade inflygningar till bana 3. I det fall bana 3 förlängs 1200m norrut måste en beskrivning inkludera även detta. En beskrivning över övriga miljöeffekter vad gäller påverkan på mark, luft och vatten bör också finnas.

De banor som avses att användas måste vara en avvägning av andelen bullerstörda i kommunen samt ökad bankapacitet och kompromisser som också minskar andelen bullerstörda i grannkommunerna.

Det måste också tydligare framgå hur det ska säkerställas att riktvärdena för ekvivalent och maximal ljudnivå inte överskrids i kommunen om grundalternativet genomförs.

Utgående från nuvarande underlag finns det inte möjlighet att välja ut något av alternativa förslagen istället för nuvarande trafiksituation.

För Miljöenheten



Johan Rydén

Miljö- och hälsoskyddsinspektör

Kopia
Akten