



STOCKHOLM GÖTEBORG BORÅS JÖNKÖPING HELSINGBORG

Miljööverdomstolen  
Svea Hovrätt  
Box 2290  
103 17 Stockholm

Ink. till Miljööver-  
domstolen 06-03-17  
Mål nr M258-05: 1306  
Aktbil. 60

**Per post och telefax 08-21 93 27**

Göteborg den 14 mars 2006

#### **Yttrande i mål M 258-05**

Refererande till Miljööverdomstolens anmodan 2006-02-27 i rubricerade mål får vi såsom ombud för Luftfartsverket (LFV) härmed inkomma med följande yttrande med anledning av Miljööverdomstolens önskemål.

LFV har i sitt överklagande 2005-01-05 till Miljööverdomstolen utvecklat grunden för verkets yrkande avseende prövotid. En mer uttömmande beskrivning av skälen för prövotidsförfarandet lämnas i LFV:s ansökan till miljödomstolen 2001-01-31. Följande kompletterande synpunkter kan nu lämnas.

LFV har yrkat en prövotid för att under en inledande fas kunna finna den optimala användningen av flygvägssystemet kring Stockholm-Arlanda flygplats. Det nya trebanesystemet, med en korsande bana, är ett komplicerat system och det finns få flygplatser med jämförbara system att studera. Prövotiden är särskilt angelägen eftersom det inte längre är möjligt att genomföra en sned inflygning till bana 3 söderifrån. Det har visat sig att samarbetsorganets arbetssätt inte fungerar på ett tillräckligt effektivt sätt för att kunna hantera den typ av tester som LFV önskar genomföra under en intrimningsfas.

Gärde Wesslau Advokatbyrå i Göteborg AB

Lilla Torget 1, SE-411 18 Göteborg, Sweden

3186.15.0004

Tel: +46 (0)31 10 76 00 Fax: +46 (0)31 10 76 99

E-mail: goteborg@garde.se Homepage: www.garde.se

LFV har i sitt överklagande till Miljööverdomstolen tagit upp frågan om beslutsfattande i det s.k. samarbetsorganet. Verket vidhåller att organet inte beslutsfärdigt fungerar på ett tillfredsställande sätt. LFV:s erfarenhet är fortfarande att handläggningen är alltför långsam. LFV påpekade i sitt överklagande att handläggningstiden för ett enskilt ärende i samarbetsorganet normalt översteg sex månader. Som exempel på detta vill LFV nu redovisa följande ärenden.

Ärende nr 1, anmälan om införande av högre anflygningshöjd fram till glidbana vid ILS-inflygning

LFV anmälde i skrivelse 2004-06-30 hos Länsstyrelsen sin avsikt att införa högre anflygningshöjd fram till glidbana vid ILS-inflygning till Stockholm-Arlanda flygplats. Länsstyrelsen har handlagt ärendet inom ramen för samarbetsorganet för flygplatsen. Förslaget är ett av de förslag som LFV tagit fram inom ramen för det s.k. stenvändarprojektet och som syftar till att minska bullerpåverkan i omgivningen runt Stockholm-Arlanda flygplats.

Länsstyrelsen bedömde att ärendet kunde hanteras av samarbetsorganet och sände ärendet på remiss till samtliga medlemmar i samarbetsorganet och övriga anknutna till organet. I de yttranden som lämnats av samarbetsorganets medlemmar har förslaget tillstyrkts.

Samarbetsorganet beslutade vid sammanträde 2004-12-21 att tillstyrka att den av LFV begärda högre anflygningshöjden fram till glidbana fick införas vid ILS-inflygning. Länsstyrelsen beslutade därefter 2005-12-20 att godta LFV:s anmälan om högre anflygningshöjd helt i enlighet med LFV:s skrivelse 2004-06-30.

Av det ovan anförda framgår att det tog ca 1,5 år från LFV:s anmälan om högre anflygningshöjd till dess att Länsstyrelsen kunde fatta ett beslut i frågan.

Ärende nr 2, anmälan om förändring i utflygningsmönstret från bana 3 söderut samt justering av SID-användning

LFV anmälde i skrivelse 2004-06-30 hos Länsstyrelsen sin avsikt att genomföra förändringar i utflygningsmönstret från bana 3 söderut samt justering av utflygningsvägar (SID) vid Stockholm-Arlanda flygplats. Länsstyrelsen har handlagt ärendet inom ramen för samarbetsorganet för flygplatsen. LFV kompletterade sin anmälan genom skrivelse 2005-03-29 efter att samarbetsorganet hade sammanträtt i ärendet.

Aktuell anmälan avser ett av de förslag som LFV har tagit fram inom ramen för det s.k. stenvändarprojektet och som syftar till att minska bullerpåverkan i omgivningen runt Stockholm-Arlanda flygplats.

Länsstyrelsen beslutade 2005-12-20 att godta LFV:s anmälan om aktuella förändringar.

Som framgår av det ovan anförda tog det ca 1,5 år från det att LFV initierat ärendet till dess att Länsstyrelsen, i egenskap av beslutande i samarbetsorganet, fattade ett slutgiltigt beslut.

Länsstyrelsens beslut i aktuella ärenden har intagits i bilaga 1 resp. bilaga 2.

### **Slutsatser**

Enligt LFV:s uppfattning visar den formella handläggningen av aktuella ärenden att samarbetsorganet inte fungerar på ett tillfredsställande sätt när det gäller handläggningstiden. LFV:s erfarenhet är att handläggningen i ärenden i samarbetsorganet präglas av en påtaglig "tröghet" beroende bland annat på organets formella status och uppbyggnad. Beslut i samarbetsorganet kan enligt nuvarande regelverk fattas endast när samtliga ledamöter är överens. Av ovan

nämnda beslut framgår att det formella kravet på enighet i samarbetsorganet leder till att organet i praktiken inte kan fatta snabba beslut.

LFV är i och för sig mycket positiv till samarbetsorganets verksamhet, men organet utgör inte något realistiskt alternativ till det i målet yrkade prövotidsförfarandet. Som LFV framhållit i sitt överklagande 2005-01-05 är det yrkade prövotidsförfarandet nödvändigt om verket på ett effektivt sätt skall kunna fullfölja sitt arbete inom det s.k. stenvändarprojektet, som syftar till att fortlöpande och effektivt arbeta med minskning av bullerstörningar kring Stockholm-Arlanda flygplats.

LFV vidhåller sin uppfattning att det åtagande verket gjort i målet angående bland annat att följa tillståndsgivna kurvor för ekvivalent flygbuller och övriga särskilda villkor samt att till tillsynsmyndigheten rapportera eventuella avvikelser från av LFV tidigare gjorda beskrivningar av flygtrafikledningsverksamheten, innebär tillräckliga garantier för att icke acceptabla miljökonsekvenser inte kommer att uppstå om ett prövotidsförfarande införs.

Som framgår av LFV:s ansökan 2001-08-31 till Miljödomstolen kommer LFV under prövotidsförfarandet att göra avsteg i huvudsak från de åligganden som ryms inom det allmänna villkoret. LFV kommer som påpekats ovan givetvis att under en prövotid innehålla de särskilda villkoren. Avstegen inskränks till att avse flygtrafikledningsverksamheten, som i detta hänseende främst avser bananvändningsmönstret eller justering av SID utanför de i villkor 2 reglerade sträckningarna. Under prövotiden får verksamheten inte generera ekvivalent flygbuller över FBN 55 dB(A) resp. FBN 65 dB(A) utanför de för ärendet aktuella kurvorna för 372 100 rörelser. Vidare har LFV åtagit sig att rapportera till tillsynsmyndigheten och berörda kommuner de temporära ändringar i verksamheten som kan komma att göras under prövotiden. Som konkreta exempel på sådana ändringar kan nämnas de ovan beskrivna anmälningsärendena.

Av stor betydelse är att nu gällande tillstånd är utformat för ett oberoende utnyttjande av parallellbanorna (bana 1 och 3) d.v.s. ett bananvändningsmönster där starter och landningar sker på båda banorna samtidigt, s.k. "mixed mode". Fördelarna med "mixed mode" är både erhållandet av en högre kapacitet och möjligheterna till en mer likvärdig fördelning av bullerexponeringen i flygplatsens närhet. Ett sådant bananvändningsmönster kan inte genomföras fullt ut direkt, utan kräver först en omfattande säkerhetsprövning där banorna bland annat inledningsvis används i praktisk drift genom att en bana används för landning och en bana för starter. Detta sker för närvarande med sikte på att införa "mixed mode" fullt ut vid tidtabellskiftet våren 2007. Den erfarenhet som erhålls genom den inledande användningen av parallellbanorna, och den i samband härmed gjorda säkerhetsprövningen, måste omedelbart kunna tas omhand för vidare utveckling av systemet och de ytterligare säkerhetsgodkännande som kan komma att behövas. Vissa SID:ar kan till exempel komma att behöva justeras något för att undvika konfliktpunkter med landande trafik eller trafik som skall till eller från Stockholm-Bromma flygplats. LFV:s yrkande om provotid är framställt för att denna typ av justeringar skall kunna genomföras utan att det blir fråga om ett formellt villkorsbrott.

I sammanhanget bör påpekas att LFV åtagit sig att senast sex månader före provotidens utgång ge in en slutredovisning till tillståndsmyndigheten som skall innehålla eventuella förslag till ändringar i gällande tillstånd, villkor för tillståndet eller ny beskrivning av förhållanden som ligger till grund för det allmänna villkoret. På detta sätt anser LFV att tillräckliga garantier finns för att aktuella ändringar inte kommer att få långsiktigt negativa miljökonsekvenser för människor bosatta i flygplatsens närhet.

Miljööverdomstolen har i sin anmodan 2006-02-27 begärt att LFV skall sammanställa och förtydliga hur flygtrafikledningen avses bedrivas under provotiden och hur den förhåller sig till gällande åtaganden. Som framgår av det ovan anförda är det inte möjligt för LFV att på förhand veta vilka smärre


6

ändringar som kan komma att behöva vidtas under provotiden. Detta är frågor som successivt kommer att aktualiseras i takt med att den tredje banan trimmas in och att verifiering av de olika procedurerna sker. De båda parallellbanorna på flygplatsen används f.n. med s.k. "åtskilda operationer", d.v.s. då flygplan startar från den ena parallellbanan samtidigt som flygplan landar på den andra banan oberoende av varandra. LFV planerar att, såsom nämnts ovan, under år 2007 införa samtidiga och oberoende operationer på parallellbanorna. Den exakta tidpunkten för när oberoende operationer kan införas har dock ännu inte fastställts utan är avhängigt av bland annat Luftfartsstyrelsens godkännande.

Ytterligare smärre ändringar i in- och utflygningsvägar kan därför komma att aktualiseras. Under den intrimningsfas som för närvarande gäller skulle ett provotidsförfarande erbjuda en rationell möjlighet att snabbt vidtaga bland annat ur miljösynpunkt relevanta åtgärder i syfte att finna optimala lösningar.

Dag som ovan

  
Åke Lewensjö

  
Malin Wikström