



Naturskyddsföreningen
i Stockholms län

2001-11-06

Till
Stockholms tingsrätt, miljödomstolen
Box 8307
104 20 Stockholm

Angående Luftfartsverkets ansökan om ändring av villkor m m för flygverksamheten vid tre rullbanor på Arlanda flygplats

Med anledning av Luftfartsverkets begäran om justeringar av gällande villkor för rullbana 3 på Arlanda vill Naturskyddsföreningen i Stockholms län, på uppdrag av Svenska naturskyddsföreningen och berörda lokalkretsar, lämna följande synpunkter.

Ändrade utflygningsvägar

Beträffande Luftfartsverkets begäran om ändrade utflygningsvägar har föreningen inga synpunkter. Vi anser samtidigt att man vid fastställandet av nuvarande villkor för rullbana 3 inte tillräckligt beaktade den mera diffusa bullerstörning på nivåer långt under fastställda riktvärden över stora områden kring Arlanda som flygplatsverksamheten orsakar. Flygplatsens negativa effekter på rekreativsvärdet i stora delar av regionen har på senare tid uppmärksammats¹. Mot bakgrund av det intrång i naturmiljöer som på detta sätt orsakas av verksamheten vid Arlanda, bör Miljödomstolen, enligt föreningens uppfattning, i samband med den aktuella prövningen besluta att komplettera nuvarande tillstånd med villkor som gäller den storskaliga bullerstörningen från flygplatsen i regionens rekreativsområden.

Under senare år har studier både i Sverige och internationellt därtill påvisat statistiska samband mellan flygbuller och hälsoeffekter, främst i form av förhöjd förekomst av högt blodtryck i flygplatsers närområden². Mot bakgrund av Arlandas roll i sammanhanget bör nuvarande villkor kompletteras med villkor att Luftfartsverket avsätter medel för att finansiera kvalificerad, oberoende forskning för att klarlägga bakgrunden till dessa samband i syfte att på sikt finna former för en rationell reglering av flygbuller.

Femårig provotid samt generellt tillstånd för flygning under 750 m

Enligt föreningens uppfattning bör Miljödomstolen vidare avvisa Luftfartsverkets begäran om en femårig provotid efter det eventuella öppnandet av bana 3. Domstolen bör även avvisa begäran om att ersätta rapporteringsskyldigheten för anflygningar under 750-metersnivån med ett generellt tillstånd att låta upp till 1 procent av anflygningarna ske under den i nuvarande villkor fastställda lägsta nivån.

Av ansökningshandlingarna framgår att den dokumentation som legat till grund för tidigare tillstånd och villkorsbeslut har haft betydande brister. Således är LFV uppenbarligen fortfarande på väsentliga punkter inte klart över hur trafiken på Arlanda ska bedrivas sedan rullbana 3 eventuellt har tagits i drift.

¹ Se text "Tysta områden", Promemoria 5/2000, Landstingets regionplane- och trafikkontor

² Se bl a Miljöhälsorapport 1998, Miljömedicinska enheten, Stockholms läns landsting



Naturskyddsföreningen
i Stockholms län

LFV förvarnar tvärtom om omfattande behov av ändringar i beviljade koncessioner efter det att banan har tagits i bruk som *"en direkt följd av systemets komplexitet"*. Med detta avses rimligen att Luftfartsverket saknar överblick över den verksamhet man är i färd med att starta. Vidare säger man att *"Omfattningen och den närmare betydelsen av sådana förväntade revideringsbehov låter sig inte bestämmas med någon större precision förrän erfarenheter vunnits av trebanesystem i drift."*

Luftfartsverket anser sig uppenbarligen inte idag besitta tillräcklig kunskap om förhållandena vid ett utbyggt Arlanda för att på ett säkert sätt kunna driva flygplatsen. I syfte att skaffa sig kunskap om hur verksamheten vid en utvidgad flygplats bör bedrivas, begär myndigheten att miljödomstolen ska ge tillstånd till ett fullskaleexperiment en femårig provotid då man maximalt ska ta hand om 315 000 flygrörelser per år. Under denna period hoppas LFV kunna skaffa sig den kunskap som krävs för att kunna driva flygplatsen med tre rullbanor på ett säkert och ansvarfullt sätt.

Motiven för provotiden blir emellertid oklara när man samtidigt meddelar att *"LFV avser att avbryta provotiden för det fall produktionen överskrider 315 000 rörelser inom fem år."* Formuleringen kan inte tolkas på annat sätt än att om Luftfartsverket hamnar i en valsituation mellan att å ena sidan skaffa sig den nödvändiga kunskapen för att driva flygplatsen på ett kompetent och å andra sidan expandera den kommersiella, inkomstgenererande verksamheten, så kommer man att avbryta utvecklingsarbetet.

I ansökan hänvisar verket till bristande kunskap om vindförhållandena kring flygplatsen. Rimligen bör osäkerheten om dessa förhållanden ha varit större under det tidiga 90-talets olika provningsprocesser än vad den är idag. Följaktligen borde LFV redan då ha uppmärksammat provningsmyndigheterna på att man inte visste säker hur man tänkte bedriva verksamheten vid flygplatsen. Varför nämnde inte verket detta redan då så att provningsmyndigheterna gavs möjlighet att väga in detta?

Som ett ytterligare huvudmotiv för att få mera flexibla villkor anför LFV att man, bl a på grund av de senaste årens intensiva verksamhet, under kommande år måste reparera banorna 1&2 och att detta kommer att påverka bananvändningsmönstret på ett sätt som nuvarande tillstånd inte medger.

Förfarandet tyder på att Luftfartsverket inte förrän i ett sent skede har förstått vilka konsekvenser de senaste årens intensiva nyttjande av de befintliga banorna inledningsvis skulle få för 3-banesystemet. Att rullbanor förslits och att de då och då måste repareras samt att de medan reparationerna pågår inte går att använda kan väl rimligen inte vara en ny insikt för Luftfartsverket?

Luftfartsverket begär vidare tillstånd att upp till en procent av anflygningarna sker på lägre nivå än 750 meter. Enligt nuvarande villkor medges rörelser under 750 meter endast i nödfall, t ex vid kraftig nedisning. Luftfartsverket måste dock göra en utredning vid varje tillfälle. Nuvarande villkor ger en tydlig signal om att flygningar under den angivna lägsta höjden definitivt bör undvikas. Utredningsskyldigheten ger incitament för Luftfartsverket att undvika den typen av flygrörelser. Luftfartsverkets begäran innebär att man anser att avvikelserna bör betraktas som normala inslag i driften av flygplatsen.

LFVs begäran om provotid och mera liberala anflygningsregler går i praktiken ut på att man vill få fria händer att i full skala experimentera med Arlanda flygplats och dess omgivning. Verket vet fortfarande inte hur flygplatsen kommer att fungera när tredje banan eventuellt öppnas och vill nu ha en femårig provningstid. Om antalet rörelser överstiger 315 000 tänker man dock avbryta utvecklingsprocessen! Vidare vill man ha fria händer att i praktiken sänka den lägsta tillåtna höjden för anflygningar. Hanteringen ger (liksom de ovan redovisade motiven) intryck av att man inte har tillräcklig kontroll över vad den pågående expansionen av verksamheten egentligen innebär och att givna miljövillkor för flygplatsen åtminstone delvis vilar på osäker grund.



Naturskyddsföreningen
i Stockholms län

En tvångssituation

Luftfartsverkets begäran ger anledning för både politiska beslutsfattare och miljödomstolen att principiellt se över hanteringen vid denna typ av tillståndsgivning. Erfarenheterna från tredje banan visar att det inte är rimligt att vid den tidpunkt då tillstånd ges, enbart utgå från existerande och förväntade förhållanden när man bedömer om en verksamhet ska tillåtas eller ej och vilka villkor som bör gälla.

Den aktuella banan mötte starkt motstånd och gavs tillstånd endast med starka förbehåll. När projektet väl påbörjats är det mycket svårt att avbryta även om t ex väsentliga brister i beslutsunderlaget påvisats. Nu när banan står klar och snart ska öppnas dyker det upp information och nya omständigheter som inte gick att förutse eller som i varje fall uppenbarligen inte redovisades i den tidigare prövningen. Som framgår av ansökans avsnitt 2.1 har Luftfartsverket sedan man fick tillstånd att bygga rullbana 3 vid upprepade tillfällen begärt att fastställda villkor ska ändras. Just nu ligger t ex en begäran hos regeringen om att slopa den skoldioxidbubblan, ett av de politiskt sannolikt viktigaste villkoren som gjorde att utbyggnaden över huvud taget tilläts.

Luftfartsverket har, genom sitt agerande, försatt tillståndsmyndigheterna – inklusive miljödomstolen – i en tvångssituation där man sannolikt tvingas acceptera åtgärder som, om de redovisats vid den tidigare tillståndsgivningen rentav skulle ha kunnat leda till att projektet helt stoppats, dvs projektet var acceptabelt i den form det redovisades vid tillståndsgivningen men är inte längre acceptabelt när det efter justerade villkor är klart! Detta förhållande är naturligtvis djupt oroande inte bara från miljösynpunkt utan även från demokratiska och rättssäkerhetsmässiga synpunkter.

För att lagstiftningens intentioner ska bli verklighet krävs uppenbarligen att prövningsinstanserna vid beslut om tillstånd och formulering av villkor för tillåtliga verksamheter enligt miljöbalken, generellt måste tolka lagen strängare än vad som i sak är motiverat i det aktuella läget. Om man inte gör det, hamnar man i tvångssituationer av det slag som delvis ligger bakom Luftfartsverkets planerade ansökan.

Ursprungsläget i svensk rätt är att ingen har en grundläggande rätt att exploatera och påverka miljön på ett negativt sätt. För detta krävs ofta tillstånd som endast kan ges om vissa i lagen angivna förutsättningar tillgodoses. Tillåtligheten ska vara utredd och det är upp till sökanden att styrka att alla relevanta tillåtlighetskriterier uppfylls. Att något är oklart ska alltså inte gå ut över miljön och intressen relaterade till miljön, utan över den sökande som inte förmår visa detta.

Magnus Nilsson
ordförande

För kännedom:
Länsstyrelsen i Stockholms län
Naturvårdsverket
Miljödepartementet