

Handläggare
Sara Nilsson
08-508 28 934
sara.e.nilsson@stockholm.se

Till
Miljö- och hälsoskyddsnämnden
2020-12-16, p. 12

Remiss av ansökan från Swedavia om ändringstillstånd enligt miljöbalken för verksamhet vid Stockholm Arlanda Airport

Remiss från Nacka tingsrätt, mark- och miljödomstolen,
Mål nr M 6547-20

Förvaltningens förslag till beslut

1. Tillstyrka remitterad ansökan om ändringstillstånd.
2. Godkänna förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen
3. Justera beslutet omedelbart

Anna Hadenius
Förvaltningschef

Gustaf Landahl
Avdelningschef

Sammanfattning

Swedavia AB har ansökt om ändringstillstånd enligt miljöbalken för verksamheten vid Stockholm Arlanda Airport. Ansökan gäller tillstånd att inom ramen för gällande tillstånd få tillämpa alternativa inflygningsprocedurer (kurvade inflygningar). Syftet är att undvika överflygning av tätorter och att på så sätt begränsa den totala flygbullerexponeringen. Swedavia har redogjort för hur bullerutbredningen påverkas av de föreslagna ändringsalternativen. Miljöförvaltningen gör bedömningen att Stockholms stad inte påverkas nämnvärt av de föreslagna inflygningsprocedurerna. Förvaltningen ser ingen anledning till behov av kompletteringar av underlaget och har inte heller några andra synpunkter på förslaget. Förvaltningen anser därför att förslaget kan tillstyrkas.

Miljöförvaltningen
Plan och miljö

Fleminggatan 4
Box 8136
104 20 Stockholm
Växel 08-508 28 800
miljoforvaltningen@stockholm.se
start.stockholm

Bakgrund

Swedavia AB har hos mark- och miljödomstolen ansökt om ändringstillstånd enligt miljöbalken för verksamheten vid Stockholm Arlanda Airport, se bilaga 1. Ansökan gäller tillstånd att

inom ramen för gällande tillstånd få tillämpa alternativa inflygningsprocedurer (kurvade inflygningar).

Ansökan om ändringstillstånd omfattar tillstånd till permanent nyttjande av redan publicerade och testade RNP AR-inflygningar (även benämnda ”kurvade inflygningar”) till bana 01R (bana 3 söderifrån), tillstånd till nya RNP AR-inflygningar till bana 01L (bana 1 söderifrån) och bana 19R (bana 1 norrifrån).

Ansökan omfattar även tillstånd till modifiering av två bananvändningsmönster för möjligheten att tillämpa en ny hantering av ankommande trafik, så kallad ”Established om RNP” (EoR). Ansökan omfattar inte någon utökning av den tillståndsgivna trafikvolymen på 350 000 flygrörelser per år utan endast en möjlighet till förflyttning av en viss andel av de raka inflygningarna till kurvade inflygningar till Stockholm Arlanda Airport.

De nya procedurerna är framtagna för att undvika överflygning av Upplands Väsby tätort och i möjligaste mån även undvika överflygning av andra tätorter och områden med bostadsbebyggelse.

Swedavia bedömer att de planerade förändringarna endast medför förändrade miljökonsekvenser avseende flygbuller. De anger att de nya procedurerna leder till att något färre boende exponeras för flygbullernivåer över gällande riktvärde FBN 55 dBA jämfört med den tillståndsgivna trafiken med enbart raka inflygningar. De flesta boende inom bullerkurvan för FBN 55 dBA får en oförändrad ljudnivå.

Vad gäller maximala bullernivåer, för de sökta alternativen jämfört med tillståndsgiven trafik, anges att det förväntas bli färre antal boende inom maximal ljudnivå 70 dBA tre gånger per dag och kväll och ungefär lika många inom maximal ljudnivå 70 dBA 16 gånger per dag och kväll. Några fler boende förväntas beröras av maximal ljudnivå 70 dBA tre gånger per natt för de sökta alternativen jämfört med tillståndsgiven trafik.

Swedavia gör bedömningen att antalet mycket flygbullerstörda minskar med de sökta alternativen jämfört med tillståndsgiven trafik. Skillnaderna i antalet boende som exponeras för de olika maximalljudnivåerna vid de olika trafikfallen är små och det totala antalet exponerade kan anses likvärdigt för de olika trafikfallen.

Vad gäller utsläpp till luft, anges att ingen förändring av utsläppen inom LTO-cykeln sker, jämfört med den tillståndsgivna trafiken. Den planerade ändringen innebär däremot kortare flygvägar utanför LTO-cykeln vilket ger en bränslebesparing som i sin tur medför minskade utsläpp till luft av bland annat koldioxid.

Ärendet

Mark- och miljödomstolen har remitterat ansökan till miljö- och hälsoskyddsnämnden för svar senast den 21 december 2020. Ärendet har beretts av avdelningen Plan och miljö i samråd med avdelningen SLB.

Miljöförvaltningens synpunkter och förslag

Miljöförvaltningen anser, i likhet med Swedavia, att det främst är bullerutbredningen kring Arlanda flygplats som kan påverkas av ansökan om ändrade inflygningsprocedurer till flygplatsen. Vad gäller luftföroreningar har förvaltningen inga synpunkter på det som Swedavia redovisar men konstaterar att minskade utsläpp till luft av bland annat koldioxid är positivt ur klimatsynpunkt.

Swedavia har redogjort för hur bullerutbredningen påverkas av de önskade ändringarna. Inom Stockholms stad förekommer det varken nu eller med de föreslagna ändringarna bullernivåer från Arlandas flygtrafik över gällande riktvärden för flygbuller (FBN 55 dBA, 70 dBA max). Däremot framgår det inte i ansökan om ändringsförslagen innebär ändrad ljudnivå inom lägre bullerintervall än de gällande riktvärdena. Teoretiskt skulle förslaget kunna innebära en förändring med ca 1-2 dBA någonstans inom Stockholms stad vid nivåer under gällande riktvärden. Detta framgår dock inte av ansökningsunderlaget, eftersom flygvägar så långt från flygplatsen inte är reglerade i tillståndet.

I underlaget beskrivs däremot påverkan på tysta områden där Järvafältets norra del är inkluderat. Området, som förvaltningen tolkar det inte ingår i den del av Järvafältet som är inom Stockholms stad, påverkas idag av ljudnivån FBN 45 dBA i det tillståndsgivna trafikfallet och bedöms få minskat buller vid kurvade inflygningar enligt sökt alternativ 1 och sökt alternativ 2 med ljudnivåer omkring FBN 40–45 dBA.

Förvaltningen ser inget behov av att efterfråga information om ändrad ljudnivå inom lägre bullerintervall eftersom de bullernivåer som möjligen påverkar Stockholms stad dels understiger gällande riktvärden och dels är i enlighet med vad som är fastställt i Swedavias miljötillstånd vad gäller buller. Därmed innebär ändringen enligt förvaltningens bedömning inte någon risk för att de riktvärden och villkor som Swedavia idag har att förhålla sig till överskrids. Dessutom har Swedavia även gjort en bedömning av antalet mycket flygbullerstörda och konstaterar att antalet blir färre med de sökta alternativen jämfört med den tillståndsgivna trafiken.

Med anledning av ovanstående gör förvaltningen bedömningen att Stockholms stad inte påverkas nämnvärt av Swedavias förslag på ändrade inflygningsprocedurer. Förändringens syfte är dessutom att begränsa den totala flygbullerexponeringen. Förvaltningen ser därför ingen anledning till behov av kompletteringar av underlaget och har inte heller i övrigt några synpunkter förslaget. Förvaltningen anser därför att förslaget kan tillstyrkas.

Bilagor

Bilaga 1. Swedavias ansökan om ändringstillstånd