

SAMHÄLLSUTVECKLINGSKONTOR SAM

Tomas Ragnell

KOMMUNSTYRELSEN

2021-01-25

Yttrande över kungörelse: Ansökan om ändringstillstånd enligt miljöbalken att tillämpa alternativa inflygningsprocedurer, s.k. kurvade inflygningar, Stockholm Arlanda Airport

Sammanfattning

Mark- och miljödomstolen har översänt rubricerat ärende till Täby kommun för eventuella synpunkter senast den 21 december 2020. Täby kommun har anhållit om, och beviljats, anstånd t o m den 1 februari 2021.

Swedavia söker tillstånd enligt miljöbalken att inom ramen för gällande tillstånd få tillämpa alternativa inflygningsprocedurer, s.k. kurvade inflygningar, till bana 01R, bana 01L och bana 19R, i ansökan benämnda "Sökt alternativ 1" och "Sökt alternativ 2". "Sökt alternativ 1" förordas av Swedavia då det alternativet har en bättre användbarhet för flygledarna och bedöms på sikt kunna tillämpas i högre omfattning jämfört med "Sökt alternativ 2" Alternativ 1 ger en viss ökning av flygbuller i Täbys västra delar. Alternativ 2 påverkar Täby kommun något mer vad gäller flygbuller i kommuns västligaste del.

Täby motsätter sig alla förslag till kurvade inflygningar som påverkar Täby negativt.

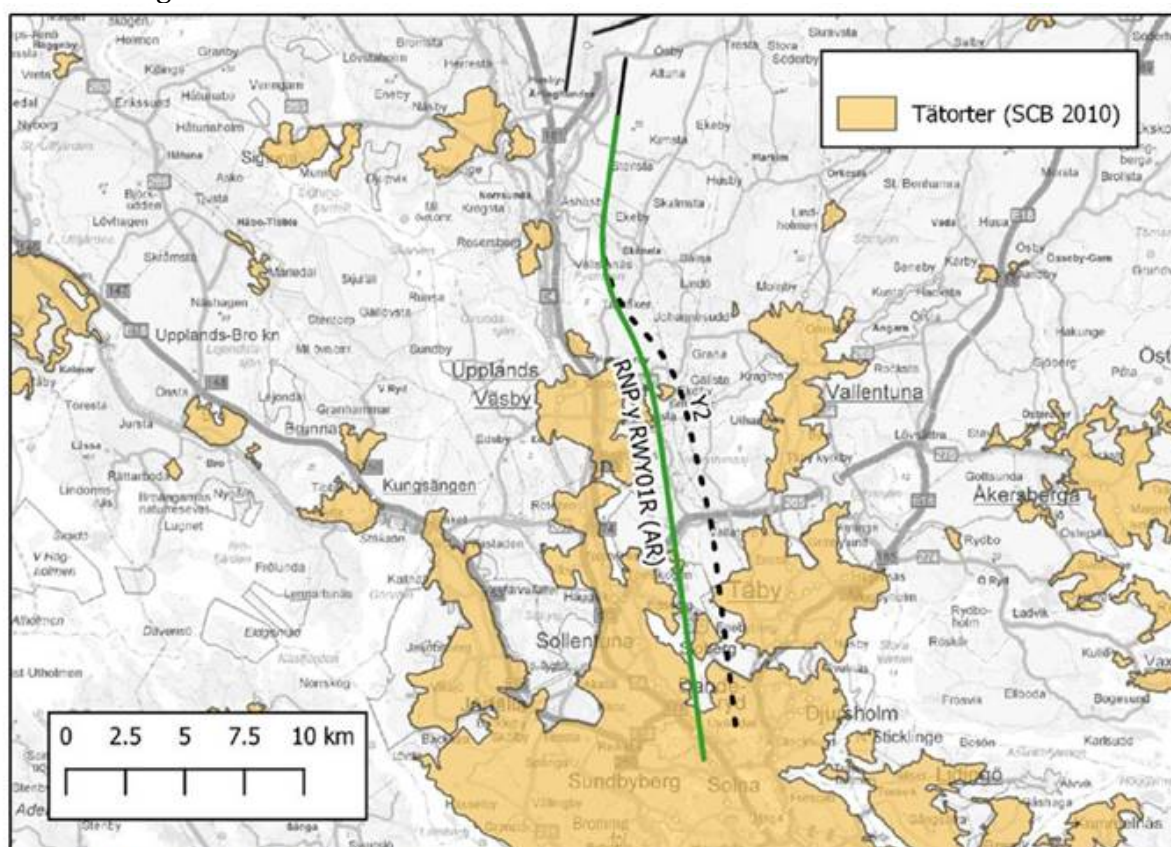
Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar att inte tillstyrka ansökan om ändringstillstånd från Swedavia om att tillämpa s.k. kurvade inflygningar till Stockholm Arlanda Airport. Kommunstyrelsen överlämnar tjänsteutlåtande daterat den 5 januari 2021 som sitt yttrande.

Ärendet

Ansökan 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). Swedavia söker tillstånd enligt miljöbalken att inom ramen för gällande tillstånd få

tillämpa dessa alternativa inflygningsprocedurer, s.k. kurvade inflygningar, i ansökan benämnda som "Sökt alternativ 1" och "Sökt alternativ 2". "Sökt alternativ 1" förordas av Swedavia då det alternativet har en bättre användbarhet för flygledarna och bedöms på sikt kunna tillämpas i högre omfattning jämfört med "Sökt alternativ 2". Alternativ 1 ger en viss ökning av flygbuller i Täbys västra delar. Alternativ 2 påverkar Täby kommun något mer vad gäller flygbuller i kommuns västligaste del även om inga riktvärden överskrids vad gäller flygbuller för boende i Täby kommun. Inflygningsprocedurerna i alternativ 1 och 2 är markerade i figuren nedan.



Figur 1, Alternativ 1 = grön linje, Alternativ 2 = streckad linje

Ansökan innebär inte någon utökning av den tillståndsgivna trafikvolymen utan endast möjlighet till en förflyttning av en viss andel av inflygningarna. Swedavia önskar alltså fortsatt tillstånd till att kunna genomföra raka inflygningar i enlighet med tillståndsgivet trafikfall om 350 000 flygrörelser per år eftersom det inte är möjligt att säkerställa antalet kurvade inflygningar över tid. Swedavia bedömer att de s.k. kurvade inflygningarna kommer utgöra en mycket liten del av det totala antalet inflygningar till Arlanda.

Vad gäller utsläpp till luft, sker ingen förändring av utsläppen med de två alternativen inom LTO-cykeln¹ jämfört med den tillståndsgivna trafiken. Den planerade ändringen innebär dock kortare flygvägar utanför LTO-cykeln och ger därmed en bränslebesparing vilket medför minskade utsläpp till luft av bland annat koldioxid.

I miljökonsekvensbedömningen (Bilaga 3) konstateras att så kallade tysta områden och områden med låga bullernivåer blir alltmer sällsynta. Vidare hänvisas till Naturvårdsverkets allmänna råd (NFS 2008:6) och riktvärdet, FBN 40 dB(A) utomhus för områden där tystnad är en väsentlig del av upplevelsen exempelvis i friluftsområden. I Täby finns två sådana tysta områden, dels Mörtsjöområdet dels området söder om Vallentunasjön, som påverkas negativt med båda inflygningsalternativen. Bullernivån ökar från under 40 dB(A) till att hamna i spannet 40-45 dB(A).

Täby har tidigare entydigt motsatt sig alla förslag till kurvade inflygningar som påverkar Täby negativt. Så föreslås även i detta fall med hänvisning till att de få tysta områdena i Täby inte längre skulle kunna betraktas som tysta om föreslagna alternativ genomförs.

Katarina Kämpe
Kommundirektör

Gregor Hackman
Samhällsutvecklingschef

Bilagor

1. Kungörelse, Mark- och miljödomstolen, Nacka Tingsrätt 2020-10-15
2. Ansökan om ändringstillstånd enligt miljöbalken, Setterwalls 15 september 2020
3. Stockholm Arlanda Airport, Ansökan om ändringstillstånd enligt miljöbalken, Swedavia AB, Miljökonsekvensbeskrivning, Vatten och Samhällsteknik 2020-09-14

¹ En LTO-cykel (Landing and Take Off cycle) omfattar flygtrafik upp till en höjd av 3 000 fot (ca 900 meter), d.v.s. inflygning från 3 000 fot, landning, taxning till gate, tomgångskörning, taxning från gate, start och stigning upp till 3 000 fot.