



SWEDISH  
ENVIRONMENTAL  
PROTECTION  
AGENCY

2022-08-25

Richard Kristoffersson  
Tel: 010-698 17 69  
richard.kristoffersson  
@naturvardsverket.se

Ärendenummer  
NV-06983-22

Miljøstyrelsen i Danmark  
[Espoo@mst.dk](mailto:Espoo@mst.dk)

## **Sveriges svar på avgränsningssamrådet för den strategiska miljöbedömningen av Danmarks planer på utveckling av Köpenhamns flygplats, Kastrup**

Miljøstyrelsen har underrättat Sverige om planerna på utveckling av Köpenhamns flygplats. Sverige har getts möjlighet att lämna synpunkter på förslaget.

Naturvårdsverket är ansvarig myndighet för att lämna och ta emot underrättelser och i övrigt fullgöra skyldigheter för miljökonsekvensbeskrivningar i ett gränsöverskridande sammanhang.

Naturvårdsverket bekräftar härmed mottagandet av underrättelsen och meddelar att Sverige avser att delta i miljöbedömningsprocessen för Köpenhamns flygplats.

### **Samrådet i Sverige**

Naturvårdsverket har översänt underrättelsen till nationella och regionala myndigheter med ansvar för miljö- och hälsofrågor som bedömts kunna vara berörda av Danmarks planer på utveckling av Köpenhamns flygplats. Samrådsunderlaget har även varit tillgängligt på Naturvårdsverkets webbplats.

Sammantaget har samrådstiden i Sverige pågått mellan den 8 juli 2022 till den 22 augusti 2022.

### **Inkomna synpunkter**

Yttranden över utvecklingsplanerna för flygplatsen har inkommit från Länsstyrelsen i Skåne, Malmö stad, Naturvårdsverket, Trafikverket och Transportstyrelsen. Försvarsmakten har meddelat att de inte har något att erinra i ärendet.

Övriga inkomna synpunkter sammanfattas kort nedan. Samtliga yttranden bifogas.

**Länsstyrelsen i Skåne** framför ett antal frågor som de bedömer bör vara del av den kommande ansökan med syfte att utreda om förskjutningen av den aktuella tvärbanan kommer att medföra:

1. Att in- och utflygningsstråk kommer att ändras enligt IFR SID/STAR-systemet,
2. Att volymen flyg över Öresund förändras,
3. Att bullerisobarer (FNB och maximal ljudnivå) över samhällen vid Sveriges kust påverkas,
4. En ökad risk för avvikelser från planerad rutt över samhällen på den svenska sidan av Öresund.

Vidare önskar Länsstyrelsen i Skåne att en redogörelse för vad som kommer anses vara accepterad avvikelse i % för avvikelser av IFR ingår i ansökan.

**Malmö stad** anser att miljökonsekvensbeskrivningen bör innehålla bedömningar av hur ombyggnaden kommer att påverka flygtrafiken vad gäller frekvens, fördelning över dygnet samt verklig överflygningshöjd. En bedömning av ljudnivån från enstaka flyg samt konventionella ekvivalentmått bör också ingå. Som bakgrund för dess bedömning beskriver Malmö stad det reparationsarbete på två av Köpenhamns flygplats landningsbanor som genomfördes under 2015 vilket medförde bullerproblem med flygtrafik lågt över stadens centrala delar.

Malmö stad påtalar även att en förändrad in- och utflygning skulle kunna bidra till ökade luftföroreningar i det aktuella området.

**Naturvårdsverket** framhåller vikten av att miljökonsekvensbeskrivningen belyser den bullerpåverkan över svenskt territorium som ett ökat antal in- och utflygningar över Öresund skulle medföra. Detta eftersom buller kan orsaka negativa hälsoeffekter vilka bedöms med Världshälsoorganisationen (WHO) hälsobaserade riktvärden. Naturvårdsverket anser därmed att en framtida miljökonsekvensbeskrivning bör klarlägga:

1. Förväntade ljudnivåer över svenskt territorium från befintlig och planerad verksamhet, redovisat i  $L_{den}$  från 45 dBA och uppåt samt för  $L_{night}$  från 40 dBA och uppåt.
2. En beräkning av förväntade hälsoutfall från befintlig och planerad verksamhet baserat på WHO dosrespons samband för allmän störning, sömnstörning, ökad risk för högt blodtryck och påverkan på barns läsutveckling.
3. Förväntad påverkan på fåglar i närliggande Natura 2000-områden, då särskilt i Lundaåkrabukten, Löddeåns mynning, Lommaområdet och Falsterbo-Foteviken.
4. De kumulativa effekterna av buller från anläggande och drift av andra aktiviteter i Öresund, såsom havsbaserade vindkraftparker.

**Trafikverket** konstaterar att en utveckling av terminalkapacitet förutsätter en förändring av tvärbanans utformning men att det inte framgår i underlaget hur en reducering av bankapaciteten för tvärbanan påverkar flygvägarna.

**Transportstyrelsen** menar att av intresse är information om förändringar i trafik- och ruttanvändning av övriga banor föreligger på grund av detta förslag. Myndigheten påtalar även, efter genomgång av dagens instrumentflygprocedurer

för tvärbanan 12/30, att en rekonstruktion kommer att krävas för ILS till bana 30 samt av utflygningsproceduren (SID) BALOX 5B för bana 12.

Transportstyrelsen anser vidare att det är av vikt att bullersituationen på det svenska fastlandet inte försämras framgent genom att, i möjligaste mån, begränsa in- och utflygningar över tätorter så som Skanör-Falsterbo, Höllviken och Malmö. Därmed välkomnar Transportstyrelsen möjligheten att lämna synpunkter på kommande miljövärdering för vilken myndigheten särskilt belyser behovet av en bullerredovisning som jämför dagens situation med den tänkta förändringen över det svenska fastlandet och där såväl dagens flygtrafikmängd som den framtida flygtrafikmängden ingår. Transportstyrelsen understryker vidare att denna bullerredovisning bör utformas så att den kan jämföras med de svenska riktvärdena för flygbuller vilka återfinns i förordningen (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader.

---

Beslut om detta yttrande har fattats av enhetschef Ulrika Gunnesby efter föredragning av Richard Kristoffersson, kontaktperson för Esbokonventionen.

*Detta beslut har fattats digitalt och saknar därför namnunderskrifter.*

För Naturvårdsverket

Ulrika Gunnesby  
Enhetschef

Richard Kristoffersson  
Kontaktperson för Esbokonventionen

För kännedom:

Miljödepartementet, Emma Sjöberg  
Miljöstyrelsen, Martin Vestergård Jensen

Bilagor, yttranden från:

Försvarsmakten  
Länsstyrelsen i Skåne  
Malmö stad  
Naturvårdsverket, Samhällsplaneringsenheten  
Trafikverket  
Transportstyrelsen