Tillsynsmöte 2026-10-20

Stockholm Arlanda Airport



Agenda

- Formalia
- Informationspunkter
- Buller och flygvägar
- Projekt och kommande arbeten på flygplatsen
- Paus
- Mark- och vattenfrågor
- Övriga frågor
  - Ändringstillståndet
- Tillsynsfrågor



Formalia

- Presentation av deltagarna på mötet
- Tid för nästa möte
  - Förslag vecka 7
  - 17 el 18 feb förmiddag alt eftermiddag (Swedaviahuset)
- Frågor på föregående protokoll
- Övriga frågor att lägga till i agendan



Informationspunkter

Aktuella frågor:

1. Länsstyrelsen
2. Sigtuna kommun
3. Käppalaförbundet
4. Swedavia



Aktuellt för Swedavia och Stockholm Arlanda Airport

Ny VD för Swedavia, Mats Johannesson, tillträdde sin roll i slutet på mars 2026

Ny direktlinje mellan Stockholm Arlanda Airport och Frankfurt, Condor fr o m maj 2027. Egyptair Airlines etablerar sig på ARN med direktlinje till Kairo.

Stockholm Arlanda Airport hade Europas bästa punktlighet i sommar. Resultatet bygger på ett nära samarbete mellan flygplatsen, flygbolagen och övriga aktörer.

Banreparationer bana 2 pågår. Banreparationer bana 1 2027

Swedavia kommer genomföra ändringar mot en mer kundnära och kostnadseffektiv verksamhet i syfte att skapa bättre förutsättningar för svenskt flyg. Som en följd av detta kommer Swedavia göra anpassningar av organisationen under 2026.

”Sveriges flygplatser i en förändrad omvärld- Flygets betydelse för nationens tillgänglighet och totalförsvar” SOU 2026:60, flygplatsutredningen, framtagen vid Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Trafikvolymer

Swedavia (sept 2025 - aug 2026)

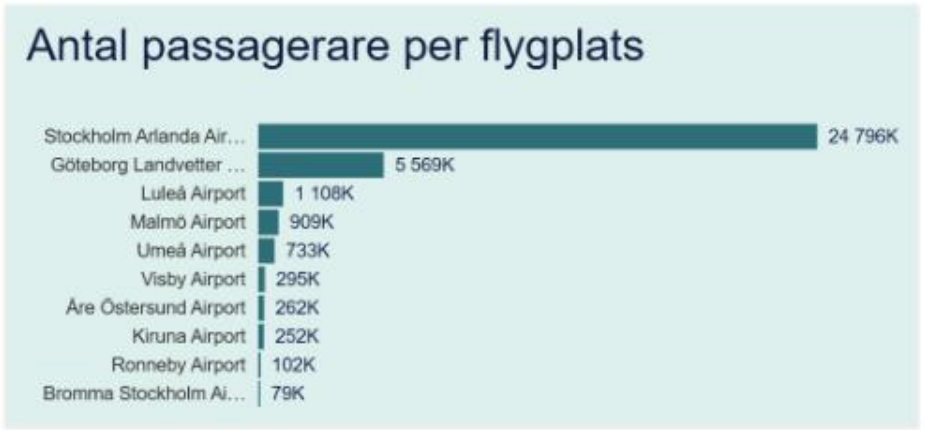












Arlanda (aug 2026)

2,4 miljoner resenärer reste via Stockholm Arlanda Airport (+2% jmf aug 2025)

2,1 milj resenärer reste utrikes (+ 3 % jmf aug 2025)

324 000 resenärer reste inrikes (- 4% jmf aug 2025))

Agenda

- Formalia
- Informationspunkter
- **Buller och flygvägar**
- Projekt och kommande arbeten på flygplatsen
- Paus
- Mark- och vattenfrågor
- Övriga frågor
- Tillsynsfrågor

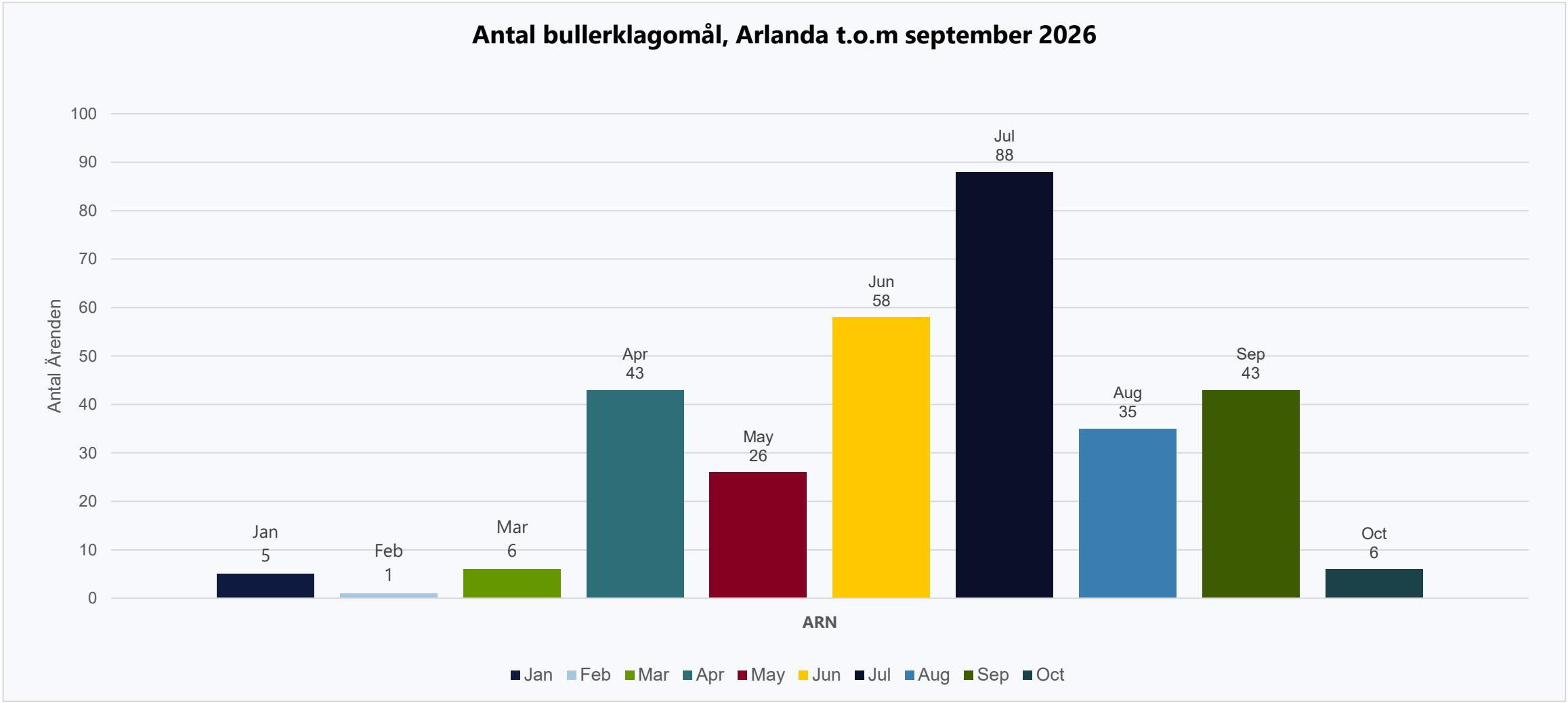


Redovisning av bullerklagomål för Stockholm Arlanda Airport

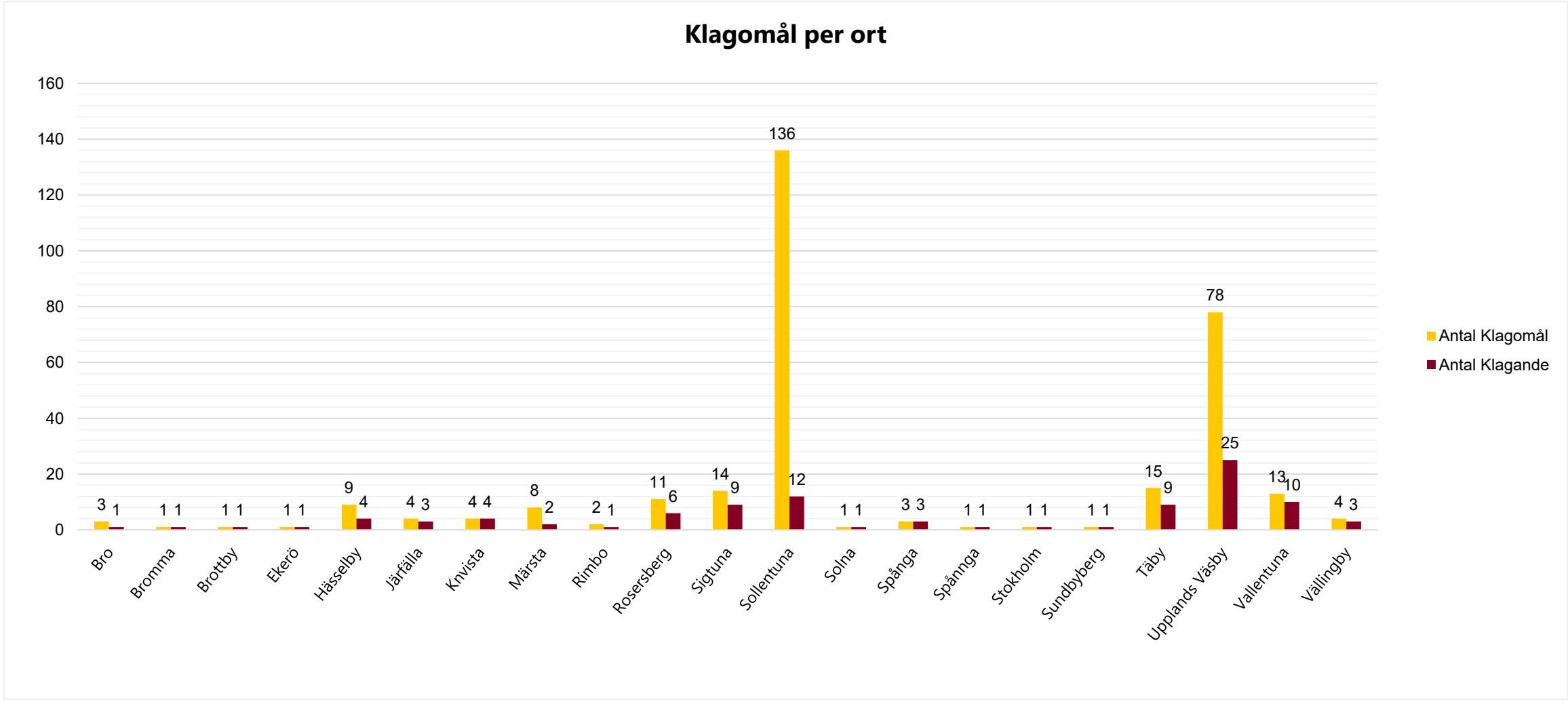
t.o.m. Q3 -26



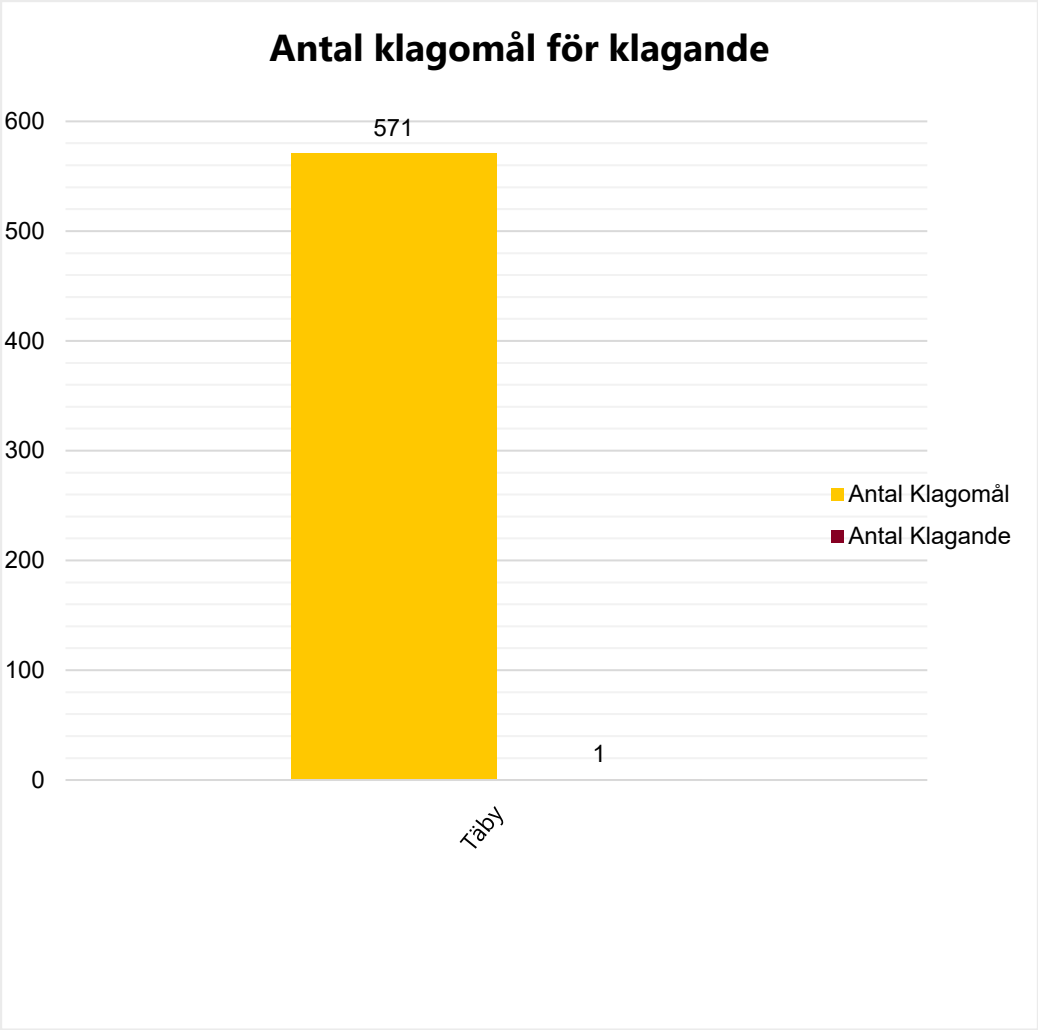
Antal Bullerklagomål – 2026

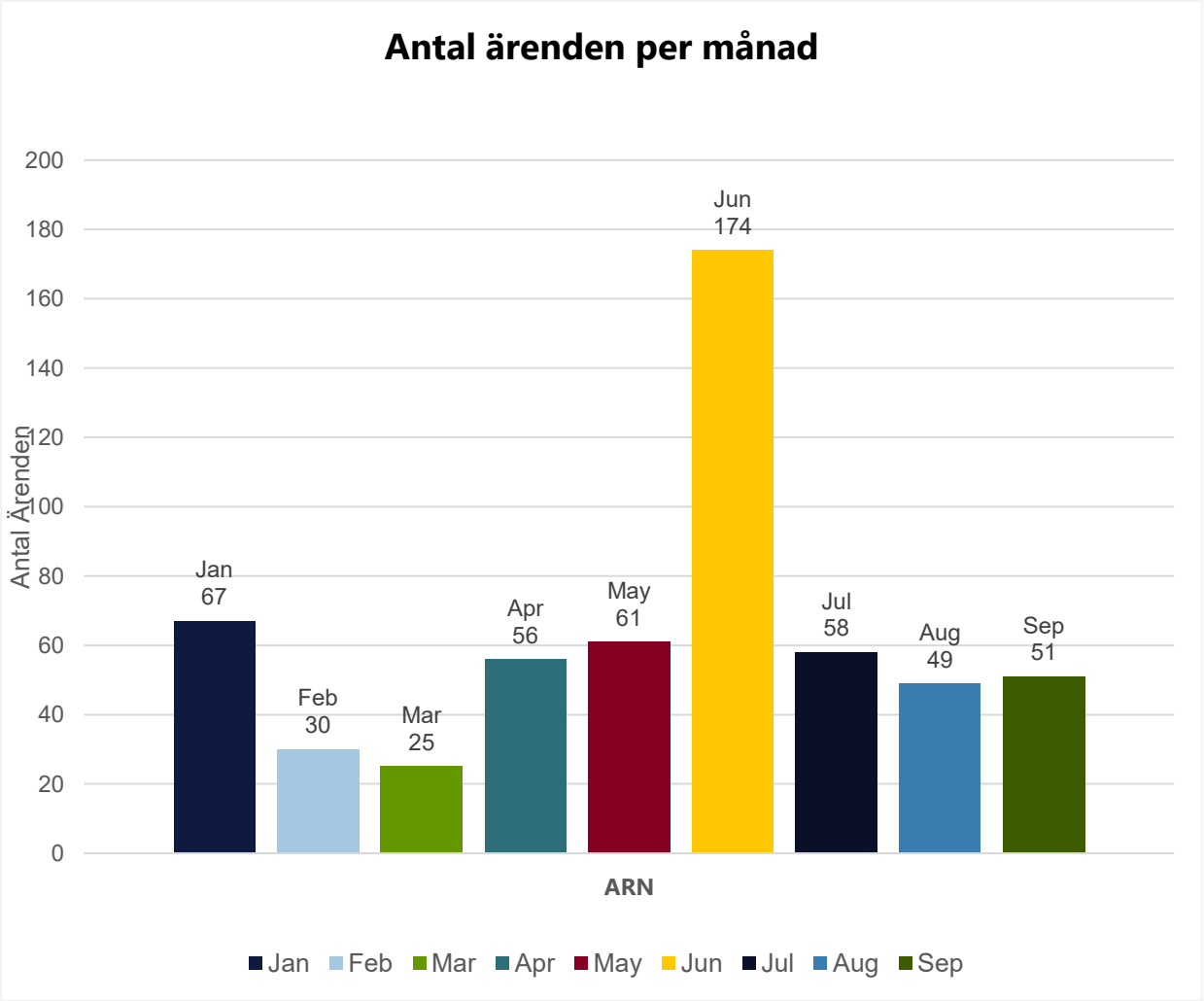


Antal klagomål per ort
jan t.o.m sept 2026



Antal klagomål från en enskild person (187 50 Täby)

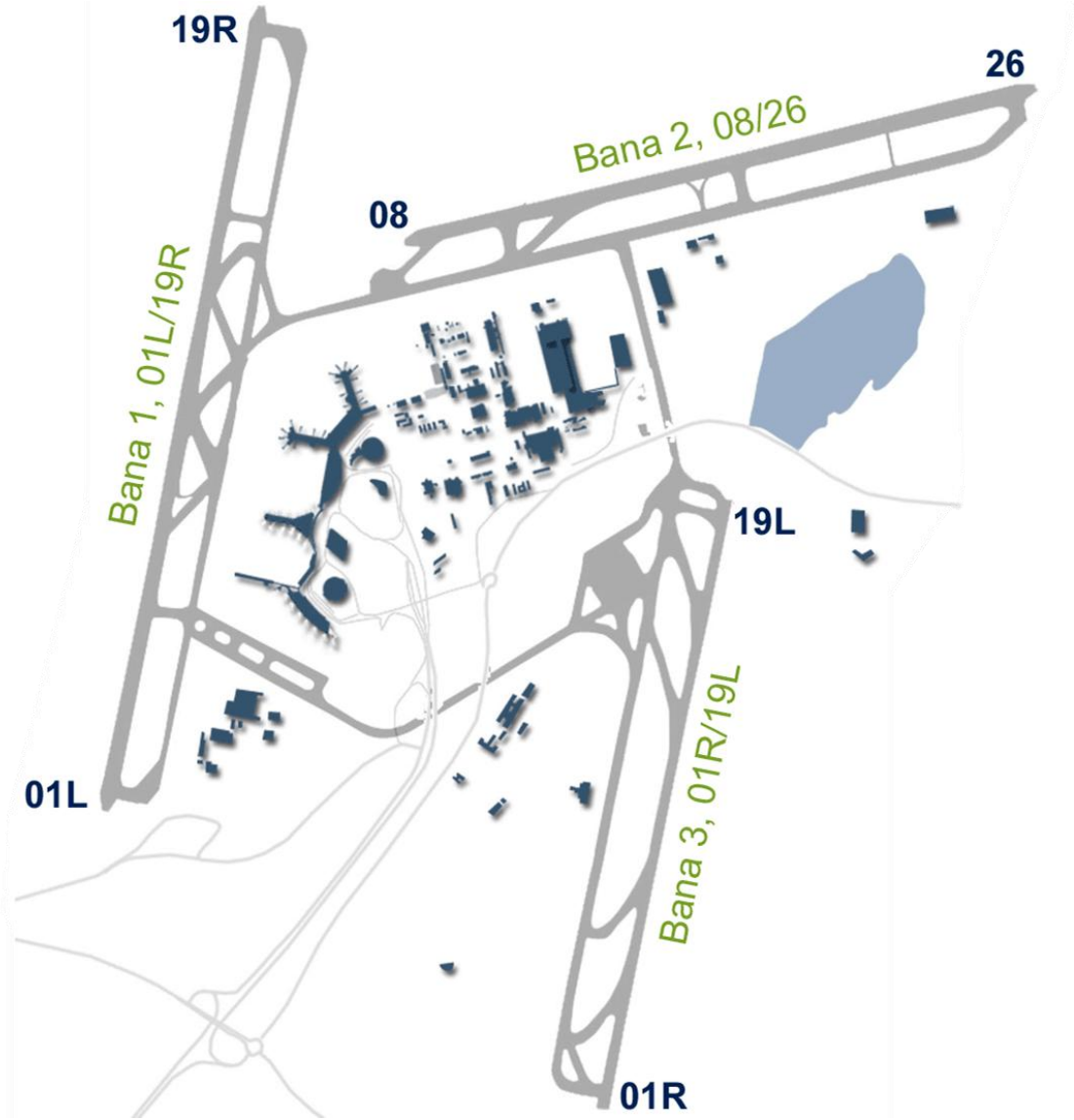




Banavstängningar 2026

Bana 2
2026-04-29 till 2026-09-30*

*Avstängning av bana 2 har flyttats fram till 30:e oktober 2026.



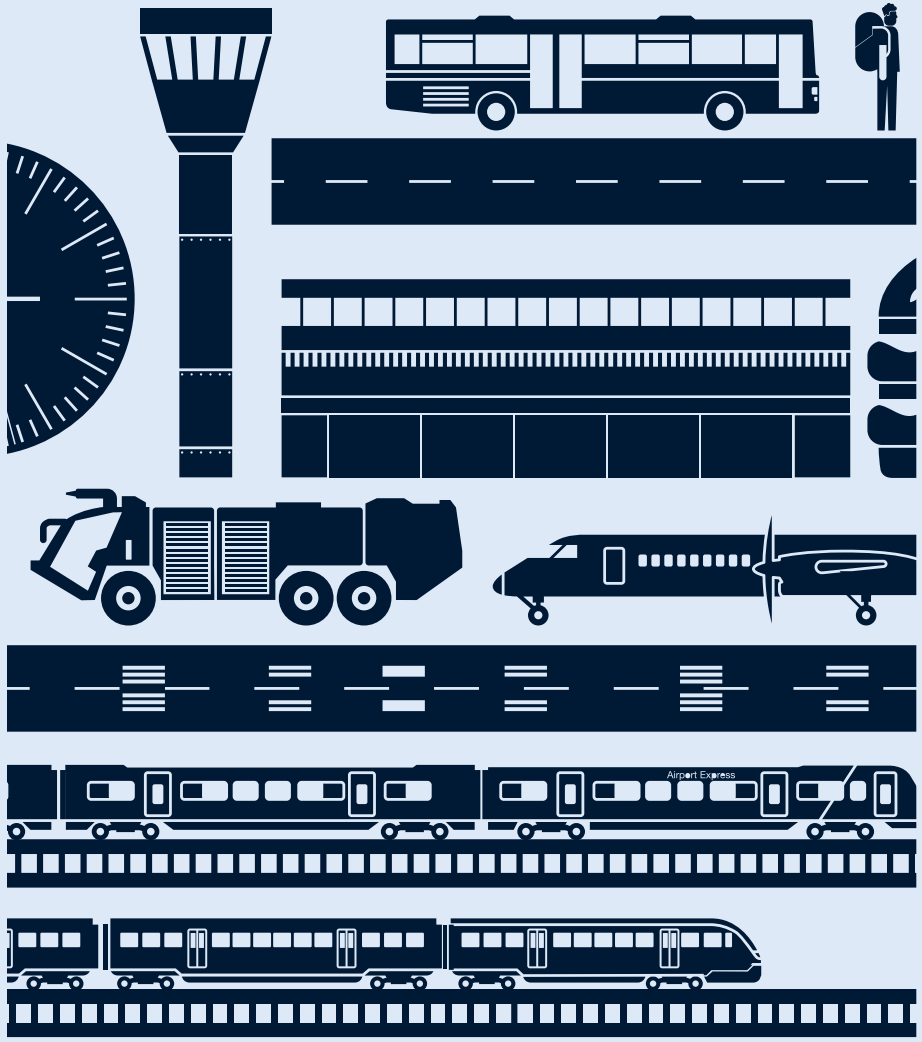
Agenda

- Formalia
- Informationspunkter
- Buller och flygvägar
- **Projekt och kommande arbeten på flygplatsen**
- Paus
- Mark- och vattenfrågor
- Övriga frågor
- Tillsynsfrågor



Projekt på Stockholm Arlanda Airport

Kommande anmälnings- och tillståndsärenden (2026-2027)



Per Sandling
Miljöspecialist projekt
HSSE Miljö

Identifierade anmälnings- och tillståndsärenden under 2026 och 2027

Projekt	Typ av anmälan/tillstånd	Start av arbeten	Status anmälan m.m.
PBI+ SKÅ 2.0 Ramp K	§28-anmälan och 12:6-samråd	Q1/Q2 2027	Under färdigställande
BoU Etapp 2 – Platta CD	§28-anmälan	Q1/Q2 2027	Under färdigställande
PBI+ Pir G	Dispensansökan biotopskydd	2028	Under framtagande
PBI+ Pir G	Miljödom grundvattenbortledning	2029	Under färdigställande, kompletterande samråd Q4 2026
Nya brandövningsplatsen	§28-anmälan och vattenverksamhet	2027	Under framtagande
Inflygning 19R	§28-anmälan och vattenverksamhet	Q2 2027	Under framtagande
Banrep Bana 1	§28-anmälan (ev vattenverksamhet)	Q2 2027	Under färdigställande
ARN flygsplatsstaket Etapp 2	§28-anmälan	2027	Ej påbörjad
Masslogistikcentrum (MLC)	Anmälan om kross och sortering 4 kap 6 § mpf 2013:251	2027/2028	Ej påbörjad
Rivningsplan småhus	Artskyddsdispens	2027	Under framtagande

Projektområden *(översiktligt)*

PBI+ SKÅ 2.0 Ramp K

BoU Etapp 2 – Platta CD

PBI+ Pir G

Nya brandövningsplatsen

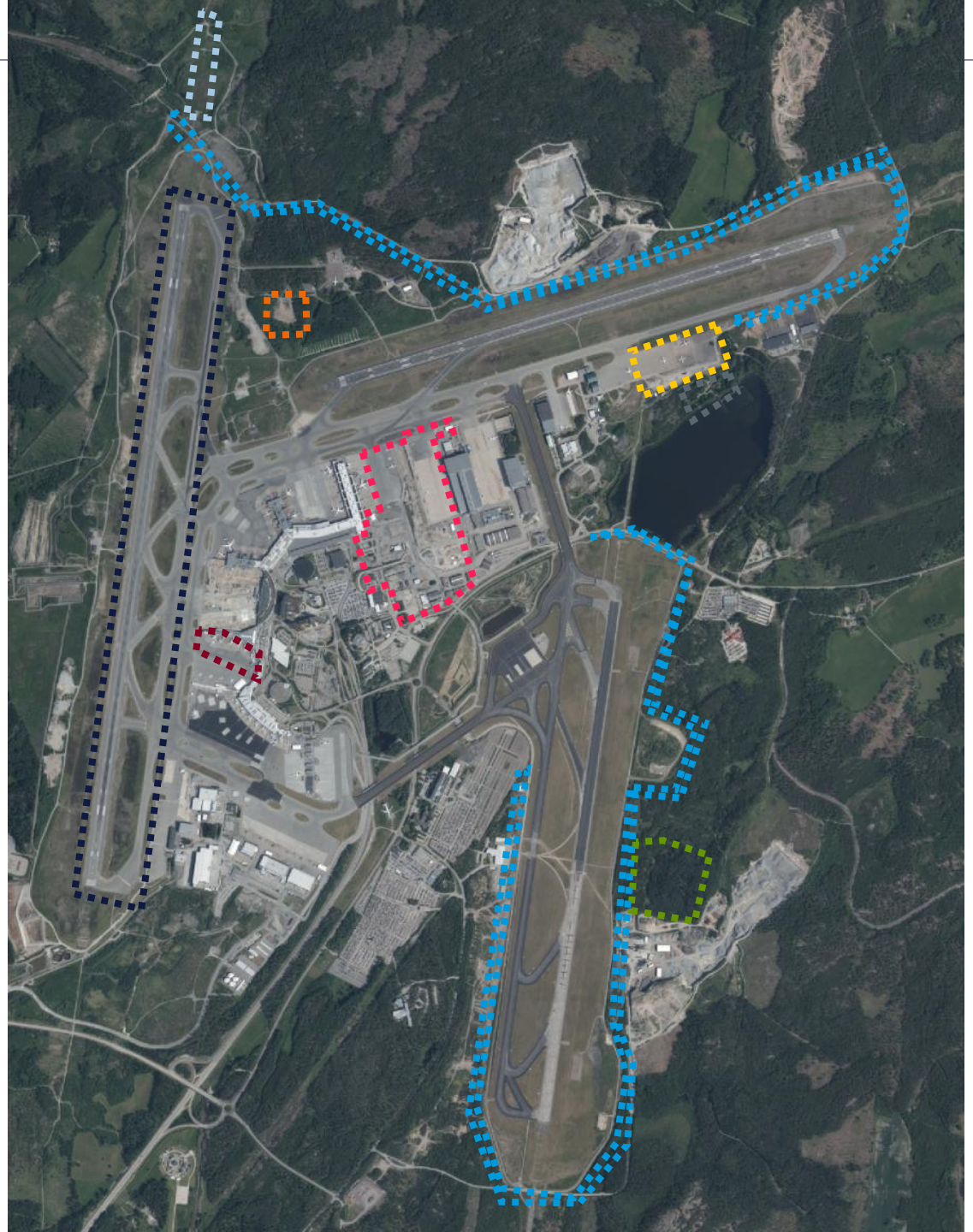
Inflygning 19R

Banrep Bana 1 (01L/19R)

ARN Flygplatsstaket Etapp 2

Masslogistikcentrum (MLC)

Rivningsplan småhus



Masshanteringsprojektet - ARN



Karolinn Jägemar och Per Sandling
Miljöspecialist
HSSE Miljö

Masshanteringsprojektet - ARN

Syfte

- Minska inköp av jungfruliga material
- Öka återbruk och cirkulär resursanvändning
- Minska transporter och mängden avfall
- Stärka försörjningstryggheten
- Minska råvaruprisrisker

Effektmål

- Säkerställa återbruk av massor
- Minska klimatpåverkan
- Skapa styrning över materialflöden
- Uppfylla målbild 2045 för cirkulära affärsmodeller och nollvision avfall



Eventuell påverkan på strategiska mål och Målbild 2030

I Swedavias målbild 2030 framgår att bolaget ska arbeta för cirkulära affärsmodeller och nollvision avfall, vilka båda inbegriper masshantering.

Masshanteringsprojektet - ARN | *Grundläggande principer*

15 kap 4 § miljöbalken

Ett ämne eller föremål som uppkommit i en produktionsprocess där huvudsyftet inte är att producera ämnet eller föremålet ska anses vara en biprodukt i stället för avfall, om

- det är säkerställt att ämnet eller föremålet kommer att fortsätta användas
- ämnet eller föremålet kan användas direkt utan någon annan bearbetning än den bearbetning som är normal industriell praxis
- ämnet eller föremålet har producerats som en integrerad del av produktionsprocessen, och
- den användning som avses inte strider mot lag eller annan författning och inte leder till allmänt negativa följder för miljön eller människors hälsa.

15 kap 3 § miljöbalken

I denna paragraf framgår att avfallslagstiftningen inte ska tillämpas på icke-förorenade schaktmassor, om det är säkerställt att materialet kommer att användas

- i sitt naturliga tillstånd,
- för byggnads- eller anläggningsändamål,
- på den plats där arbetena utfördes, och
- på ett sätt som inte skadar eller innebär någon olägenhet för människors hälsa eller miljön.





Masshanteringsprojektet - ARN | *Cirkulär masshantering*

- Hanteringen av massor inom Stockholm Arlanda Airport – i korthet
  1. Minimera mängden massor att hantera
  2. Återfyllning i samma projekt
  3. Användning i annan del av verksamheten
  4. Bearbetning i Masslogistikcentrum (MLC)
  5. Transport till godkänd mottagningsanläggning



Masshanteringsprojektet - ARN | *Cirkulär masshantering*

- Hanteringen av massor inom Stockholm Arlanda Airport – i korthet
  1. Minimera mängden massor att hantera
  2. Återfyllnad av massorna
  3. Användning i annan del av verksamheten
  4. Bearbetning i Masslogistikcentrum (MLC)
  5. Transport till godkänd mottagningsanläggning

1. Minimera mängden massor att hantera:

- **Planera/projektera med målet att minska schaktmängder**
- **Hitta massbalans inom det egna arbetet – schakt kontra fyll**
- **Minska antalet massförflyttningar inom projekt**



Masshanteringsprojektet - ARN | *Cirkulär masshantering*

- Hanteringen av massor inom Stockholm Arlanda Airport – i korthet
  1. Minimera mängden massor att hantera
  2. Återfyllnad av massorna
  3. Användning i annan del av verksamheten
  4. Bearbetning i Masslogistikcentrum (MLC)
  5. Transport till godkänd mottagningsanläggning

2. Återfyllnad av massorna:

- **Användning av massorna inom det egna arbetsområdet när det är möjligt med hänsyn till:**
  - ❑ **Miljötekniska egenskaper**
  - ❑ **Tekniska krav**



Masshanteringsprojektet - ARN | *Cirkulär masshantering*

- Hanteringen av massor inom Stockholm Arlanda Airport – i korthet
  1. Minimera mängden massor att hantera
  2. Återfyllnad av massorna
  3. Användning i annan del av verksamheten
  4. Bearbetning i Masslogistikcentrum (MLC)
  5. Transport till godkänd mottagningsanläggning

3. Användning i annan del av verksamheten:

- **Användning av massorna i annan del av verksamheten när det är möjligt med hänsyn till:**
  - ❑ **Miljötekniska egenskaper**
  - ❑ **Tekniska krav**



Masshanteringsprojektet - ARN | *Cirkulär masshantering*

- Hanteringen av massor inom Stockholm Arlanda Airport – i korthet
  1. Minimera mängden massor att hantera
  2. Återfyllnad av massorna
  3. Användning i annan del av verksamheten
  4. Bearbetning i Masslogistikcentrum (MLC)
  5. Transport till godkänd mottagningsanläggning

4. Bearbetning i Masslogistikcentrum (MLC):

- **Massor transporteras till och vägs in i MLC**
- **I MLC hanteras enbart massor som bedöms kunna användas inom verksamheten utan kompletterande riskbedömning**
- **Krossning, sortering och kvalitetssäkring av produkterna**



Masshanteringsprojektet - ARN | *Cirkulär masshantering*

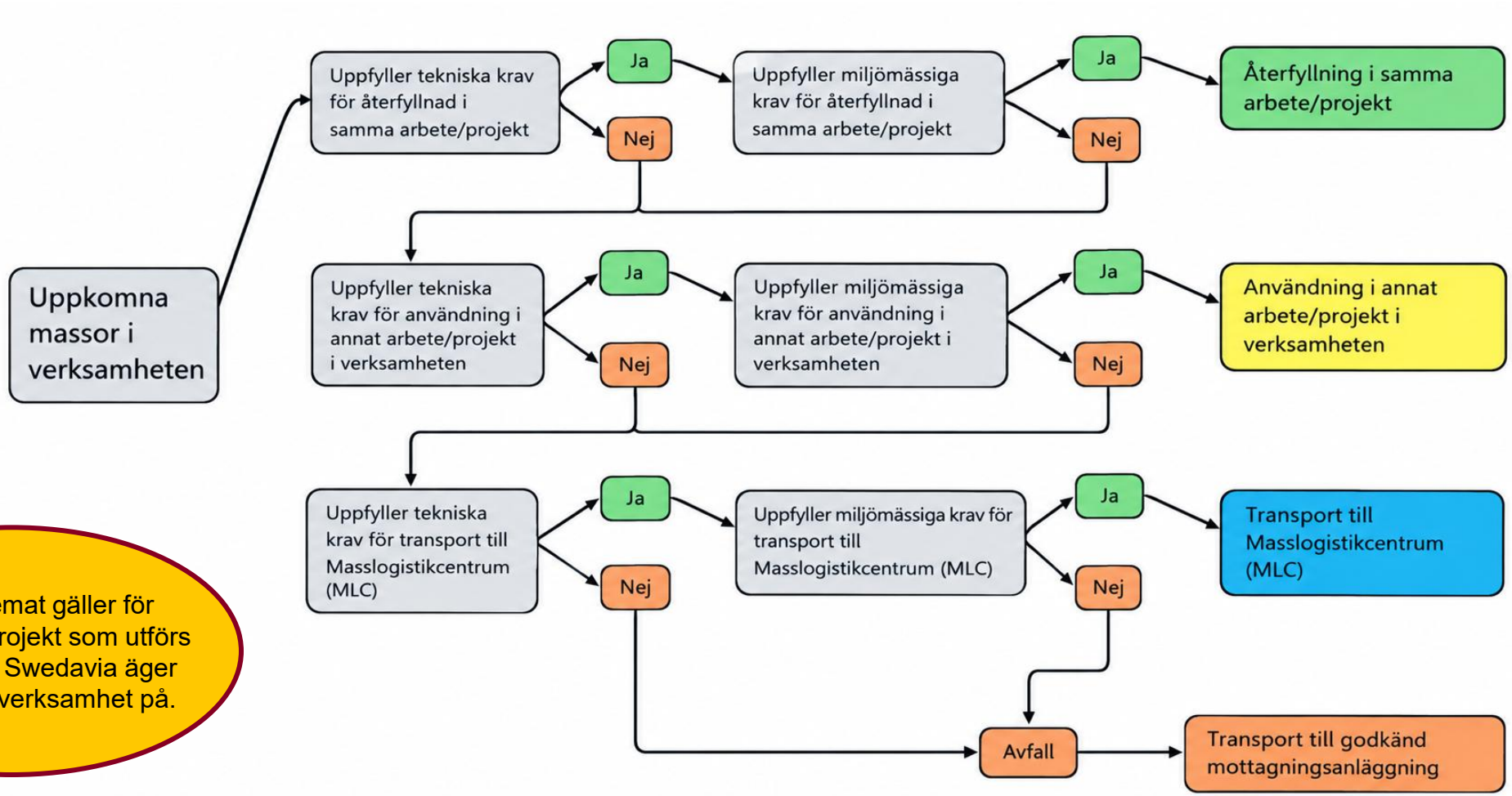
- Hanteringen av massor inom Stockholm Arlanda Airport – i korthet
  1. Minimera mängden massor att hantera
  2. Återfyllnad av massorna
  3. Användning i annan del av verksamheten
  4. Bearbetning i Masslogistikcentrum (MLC)
  5. Transport till godkänd mottagningsanläggning

5. Transport till godkänd mottagningsanläggning

- **Sista alternativet när massor av miljömässiga eller tekniska skäl inte kan användas inom ett annat projekt eller arbete inom verksamheten**

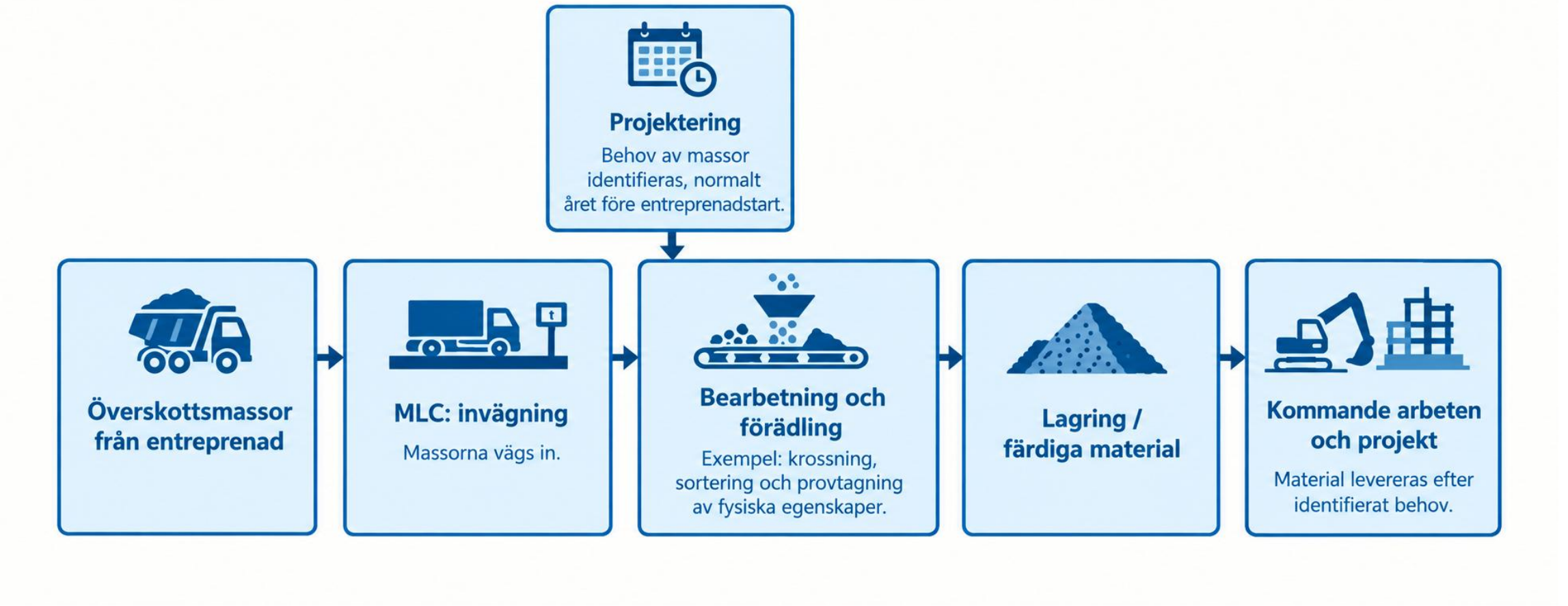


Masshanteringsprojektet - ARN | *Cirkulär masshantering*

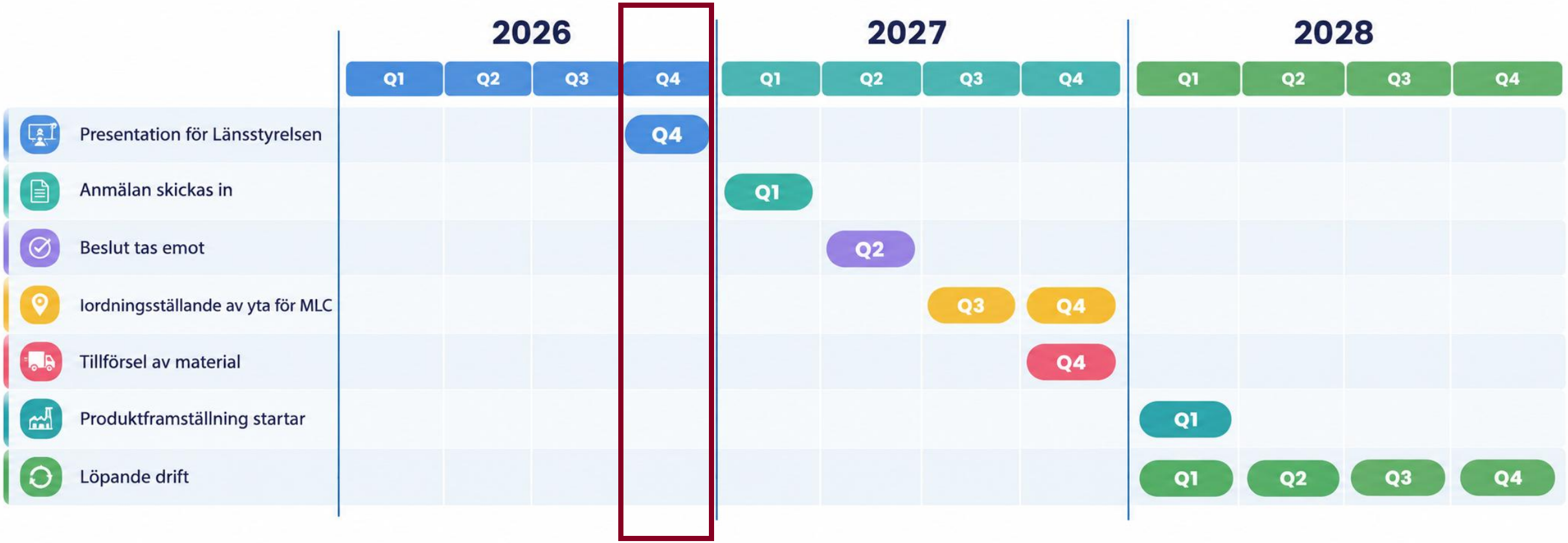


Flödesschemat gäller för arbeten eller projekt som utförs på mark som Swedavia äger och bedriver verksamhet på.

Masshanteringsprojektet - ARN | *Masslogistikcentrum (MLC)*



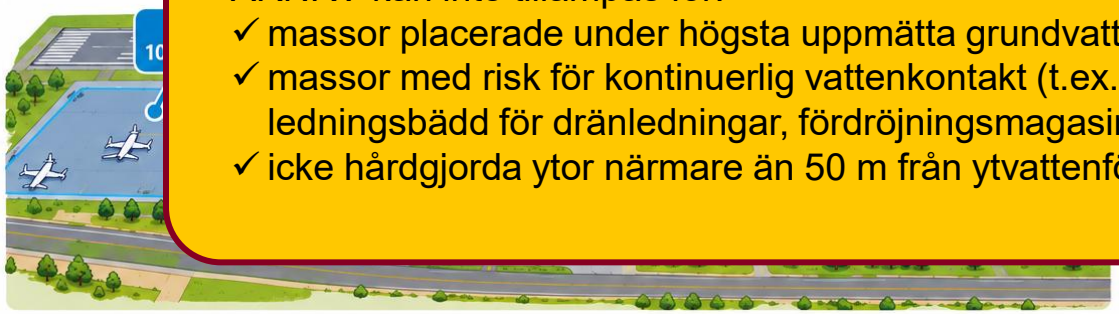
Masshanteringsprojektet - ARN | *Masslogistikcentrum (MLC)*



Masshanteringsprojektet - ARN | *Arlandaspecifika riktvärden (ARNRV)*

Typ av byggnad, markanvändning och vilka förutsättningar som gäller

Områdesnamn	Områdes-förkortning	Områdes-storlek	Del av flygplatsen	Hårdgjord yta (Ja/Nej)	Skydd av markmiljö (Ja/Nej)	Exempel på ytor
 Hårdgjord yta – stor	H1	10 000 m²	Airside och landside	Ja	Nej	Rull- och taxibanor, ramper, större parkeringsytor
 Hårdgjord yta – liten	H2	2 500 m²	Airside och landside	Ja	Nej	Vägar, mindre parkeringar
 Grönytor – airside	G1	10 000 m²	Airside	Nej	Nej	Stråk-/grönytor, grusade ytor
 Grönytor – landside	G2	2 500 m²	Landside	Nej	Ja	Grönytor, planteringar, grusade ytor
 Byggnad	By	5 000 m²	Airside och landside	Ja	Nej	Under byggnad och de närmaste fem metrarna kring



- "Skydd av markmiljö" anger om särskilt skydd av markmiljö krävs (ja/nej).

ARNRV kan inte tillämpas för:
- ✓ massor placerade under högsta uppmätta grundvattennivå,
- ✓ massor med risk för kontinuerlig vattenkontakt (t.ex. kringfyllnad eller ledningsbädd för dränledningar, fördröjningsmagasin, mm).
- ✓ icke hårdgjorda ytor närmare än 50 m från ytvattenförekomst.

	MKM	H1 Hårdgjorda ytor - stor	H2 Hårdgjorda ytor - liten	G1 Grönytor - airside	G2 Grönytor – landside	By Under byggnad
Arsenik	25	100	100	40*	40*	100
Barium	300	*50 000*	*50 000*	20 000	300	*50 000*
Bly	180	700	1 000	250	400	1 000
Kadmium	2,5	8,0	25	2,5	8,0	15
Kobolt	35	250	800	80	35	400
Koppar	200	*2 500*	*2 500*	1 500	200	*2 500*
Krom tot	150	3 000	10 000	1 000	150	6 000
Kvicksilver	2,5	20	*50*	4,0	10	2,5
Nickel	120	500	*1 000*	150	120	800
Vanadin	200	5 000	*10 000*	1 500	200	8 000
Zink	500	*2 500*	*2 500*	*2 500*	500	*2 500*
PAH-L	15	200	200	18	15	100
PAH-M	20	250	250	60	40	20
PAH-H	10	50	50	20	10	50
Alifater >C5-C8	150	700	700	180	200	150
Alifater >C8-C10	120	700	700	700	500	150
Alifater >C10-C12	500	1 000	1 000	1 000	500	1 000
lifater >C12-C16	500	1 000	1 000	1 000	500	1 000
er >C16-C35	1000	2 500	2 500	2 500	1 000	2 500
ater >C8-C10	50	1 000	1 000	180	50	500
ater >C10-C16	15	500	500	60	15	350
ater >C16-C35	30	250	250	35	40	200
en	0,04	0,50	0,50	0,04	0,15	0,25
n	40	500	500	50	50	120
ensen	50	600	600	50	50	30
	50	700	700	70	50	100
-7	0,2	2,0	2,0	0,2	0,6	1,2

d utvärdering av arsenikhalter i stenmjöl (fraktionen 0/8) i områdestyperna G1 och G2 så ska kompletterande laktester utföras om mängden material överstiger 10 ton. Laktester ska utföras i enlighet med kapitel 5.1.1 i Rutin för markarbete och masshantering. Lakbar arsenikhalt vid L/S 10 ska underskrida 0,22 mg/kg TS.

Masshanteringsprojektet - ARN | *Inköp av externa massor*

Swedavia har gjort en översyn vad gäller kravställningen på ämnesinnehåll i samband med inköp av externa jungfruliga massor framställda ur bergmaterial (bergkross).

Entreprenör/bergtäkt ska kunna uppvisa certifikat som redogör att SBUF:s förslag till branschgemensamma riktvärden för bergmaterial underskrids.

Riktvärdena är framtagna med syftet att bedöma de miljö- och hälsomässiga förutsättningarna att använda olika bergmaterial från en täkt.

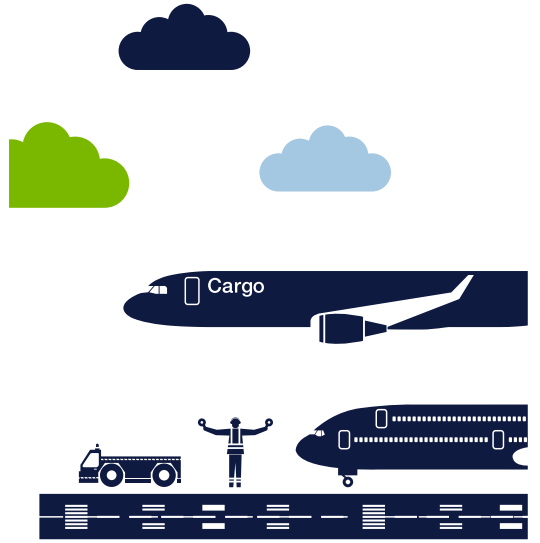
SBUF

PROJEKTNR. 14260

Förslag till branschgemensamma riktvärden för bergmaterial

Ämne	Fastfashalter (mg/kg TS) Indikativ nivå för laktest	Lakbar halt vid L/S 10 (mg/kg TS) Riktvärden för lakning av bergmaterial
As, arsenik	10	0,22
Ba, barium	500	40
Cd, kadmium	1	0,014
Co, kobolt	100	0,32
Cr, krom	120	2,7
Cu, koppar	100	0,8
Hg, kvicksilver	0,5	0,02
Mo, molybden	40	1,3
Ni, nickel	100	1,1
Pb, bly	50	0,3
Sb, antimon	12	0,13
Se, selen	2	0,11
V, vanadin	250	0,5
Zn, zink	500	2,5

Masshanteringsprojektet - ARN | *Återvunnet material*



Genom att köpa in återvunna schakt- och rivningsmassor kan naturresurser sparas. Det är dock viktigt att ha kunskap om massornas ursprung och innehåll för att undvika att föroreningar sprids.

Innan återvunnet material köps in ska dokumentation redovisas gällande:

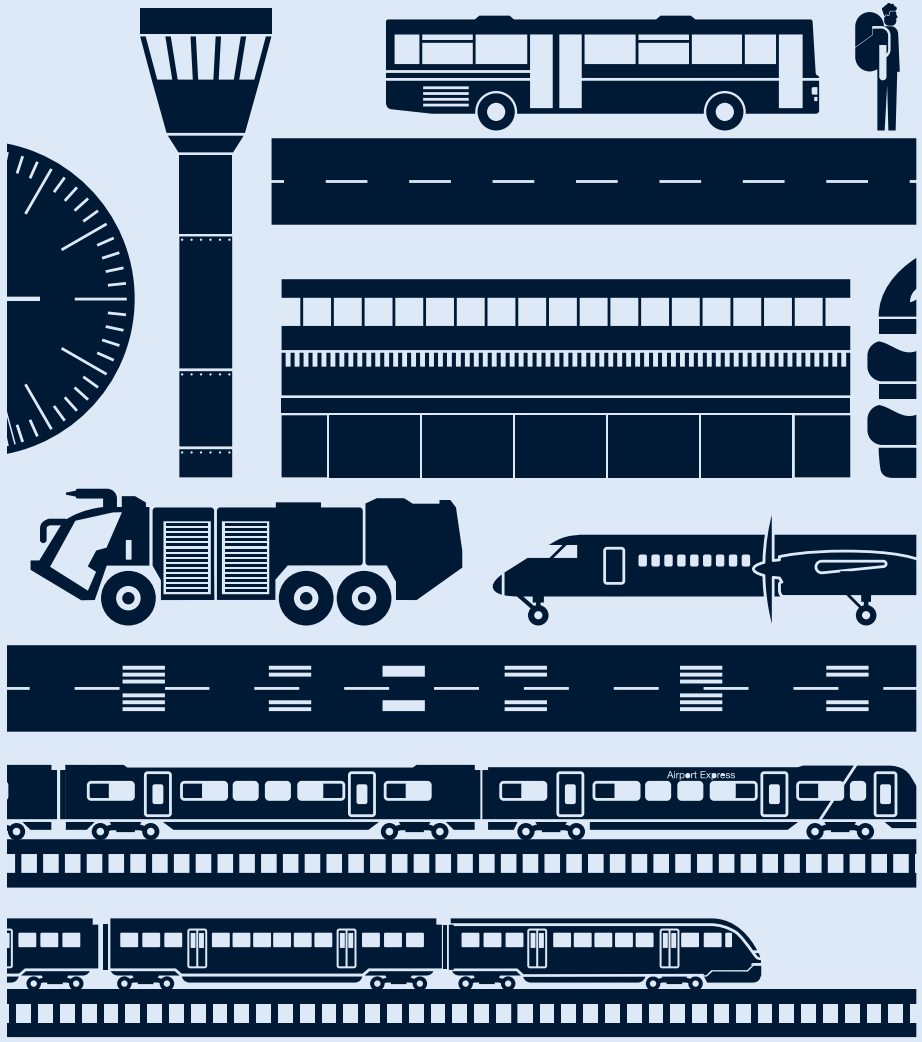
- Innehåll
- Ursprung
- Kemiska analyser som gjorts på materialet
- Annan relevant dokumentation



Externt återvunnet material ska underskrida haltnivåer för mindre än ringa risk (MRR). Utvärdering görs avseende urlakningsegenskaper.

Ytterligare analysparametrar (förutom de som redovisas i NV handbok 2010:1) kan vara aktuellt. Detta stäms av med flygplatsens miljöenhet. Det kan exempelvis vara analyser avseende PFAS eller andra organiska ämnen.

Uppdatering av kontrollprogram för Stockholm Arlanda Airport



Magnus Nordström
Miljöspecialist
HSSE Miljö

Bakgrund

- Swedavia skickade in ett uppdaterat kontrollprogram till Länsstyrelsen i november 2025. Kontrollprogrammet har varit gällande sedan årsskiftet 2025/2026.

- Länsstyrelsen granskade kontrollprogrammet och meddelade i juni 2026 i vilka delar uppdateringar/förtydliganden behövde göras.

- Swedavia skickade in det uppdaterade kontrollprogrammet till Länsstyrelsen den 30 september 2026.

Arbetet med uppdateringen av kontrollprogrammet

- Kontrollprogrammet för flygplatsen berör många delar av Swedavia. Miljöavdelningen är sammanhållande för kontrollprogrammet och har gjort nödvändiga avstämningar inom organisationen.

- Kontrollprogrammet är sett till utformning och kapitelindelning osv i stort sett oförändrat efter uppdateringen.

Uppdateringar i kontrollprogrammet

- Kontrollprogrammet har fått ett nytt avsnitt som beskriver hur Swedavia tar emot och hanterar klagomål. I stort sett är alla inkommande klagomål på miljöområdet kopplade till buller och flygvägar.

- Kontrollprogrammet har fått en beskrivning av hur avvikelser kopplat till villkor för flygbuller/flygvägar hanteras och följs upp inom Swedavia/LFV.

- För luftmätningar har kontrollprogrammet rättats och förtydligats med avseende på mätningar av partiklar. Bilagan som kopplar mot luftmätningarna har uppdaterats.

Uppdateringar i kontrollprogrammet

- Gällande avsnittet för avfallshantering hänvisningar lagts till Riktlinje för avfallshantering samt Rutin för rapportering av farligt avfall.

- Kontrollprogrammet har fått en tydligare avsnitt om PFAS och arsenik som kompletterar uppgifter om provtagning som finns i andra kapitel.

- Kontrollprogrammet har uppdaterats med anledning av Mark- och miljödomstolens deldom den 25 maj 2026 (M 2284-11) gällande U4 (uppskjuten frågan gällande utsläppsvillkor i punkten F).

Planerade och löpande uppdateringar

- Provtagning kopplad till dagvattenanläggningar och ytvatten kommer att ses över med anledning av deldomen för prövotidsutredningen (U4). Swedavia planerar generellt att minska ner på den befintliga provtagningen som gjorts under prövotiden och som syftade till att utvärdera dagvattenanläggningarnas reningseffekt. Swedavias målsättning att göra översynen och använda det uppdaterade kontrollprogrammet från och med årsskiftet 2026/2027.

- Mindre uppdateringar behöver göras löpande för att hålla kontrollprogrammet uppdaterat.

Agenda

- Formalia
- Informationspunkter
- Buller och flygvägar
- Projekt och kommande arbeten på flygplatsen
- **Paus (15 min)**
- Mark- och vattenfrågor
- Övriga frågor
- Tillsynsfrågor



Agenda

- Formalia
- Informationspunkter
- Buller och flygvägar
- Projekt och kommande arbeten på flygplatsen
- Paus
- **Mark- och vattenfrågor**
- Övriga frågor
- Tillsynsfrågor



Handlingsplan arsenik

Skede riskbedömning



Agenda

HANDLINGSPLAN ARSENIK · STOCKHOLM ARLANDA AIRPORT

1. **Vad är handlingsplan Arsenik?**
2. **Vad har vi gjort och hur arbetar vi?**
   Kopplingen till ÖÅM och Naturvårdsverkets metodik
3. **Övergripande resultat och exempel**
4. **Resultat av riskbedömningen**
5. **Vad är nästa steg?**



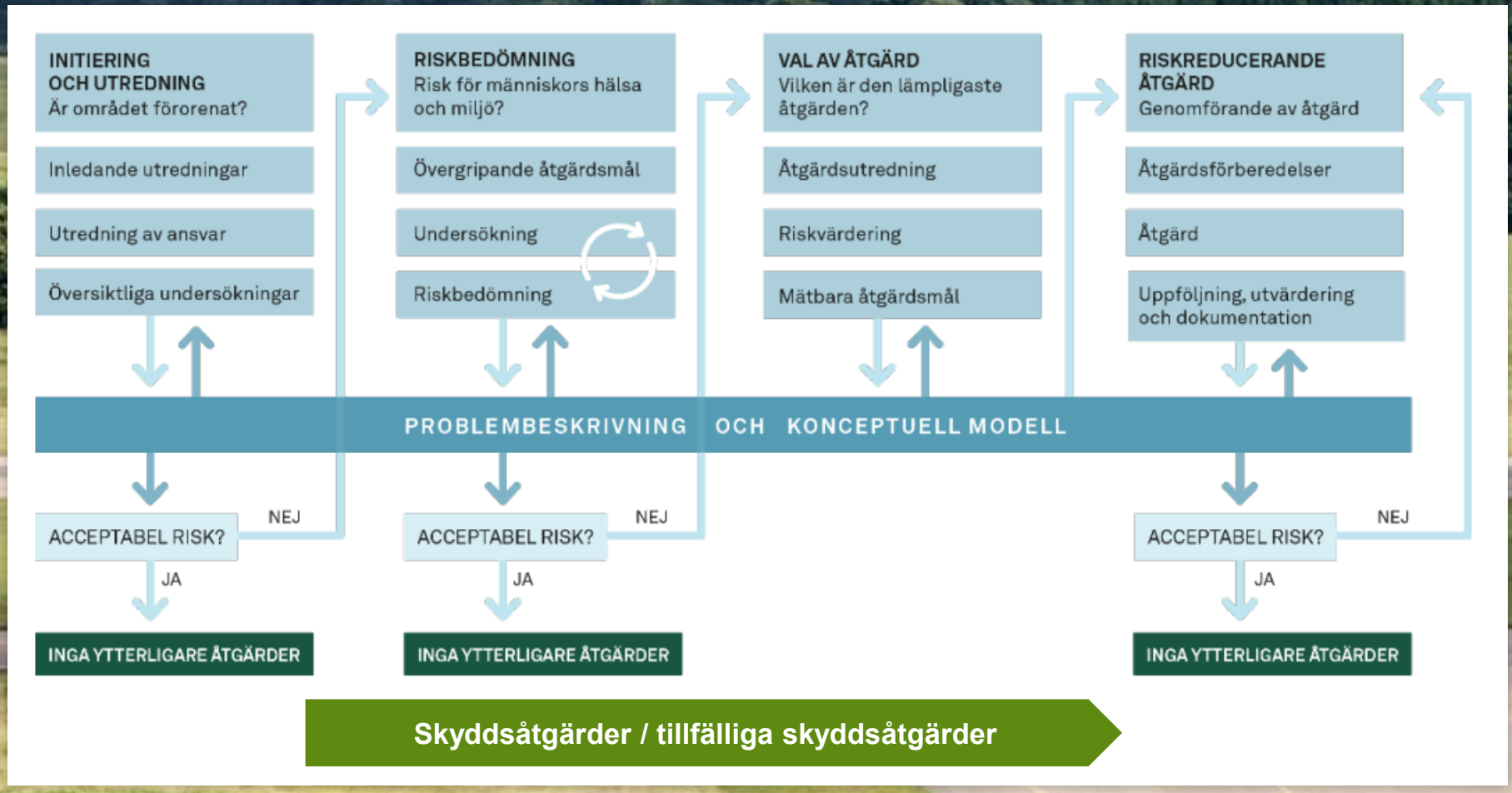
1 Miljövillkor & Handlingsplan

BESLUT

Hanteringen av arsenikfrågan har bestämts genom Swedavias yrkan och Miljööverdomstolens domskäl i målet M2284-11. I domen yrkar Swedavia på att arsenik, likt PFAS, är att se som en efterbehandlingsfråga. Arsenik är att behandla som en tillsynsfråga och att en handlingsplan skall upprättas. Kommunikation och uppföljning skall, likt för PFAS, ske kontinuerligt genom avstämningar med tillsynsmyndigheten.



2 Swedavias arbete med arsenik





2 Övergripande åtgärdsmål (ÖÅM)

Totalt åtta övergripande åtgärdsmål, varav fem är relevanta för riskbedömningen.

Mål 1 Hälsa inom flygplatsområdet

Flygplatsområdet ska kunna nyttjas i enlighet med nuvarande markanvändning utan oacceptabla hälsorisker orsakade av arsenik från tillförda fyllnadsmassor vid Stockholm Arlanda Airport.

Mål 2 Hälsa i omgivande områden

Omgivande områden ska kunna nyttjas i enlighet med nuvarande markanvändning och gällande planer utan oacceptabla hälsorisker orsakade av arsenik från tillförda fyllnadsmassor vid Stockholm Arlanda Airport.

Mål 3 Markmiljö

Arsenik från tillförda fyllnadsmassor vid Stockholm Arlanda Airport ska inte innebära oacceptabla risker för det terrestra ekosystemet i områden inom flygplatsområdet.

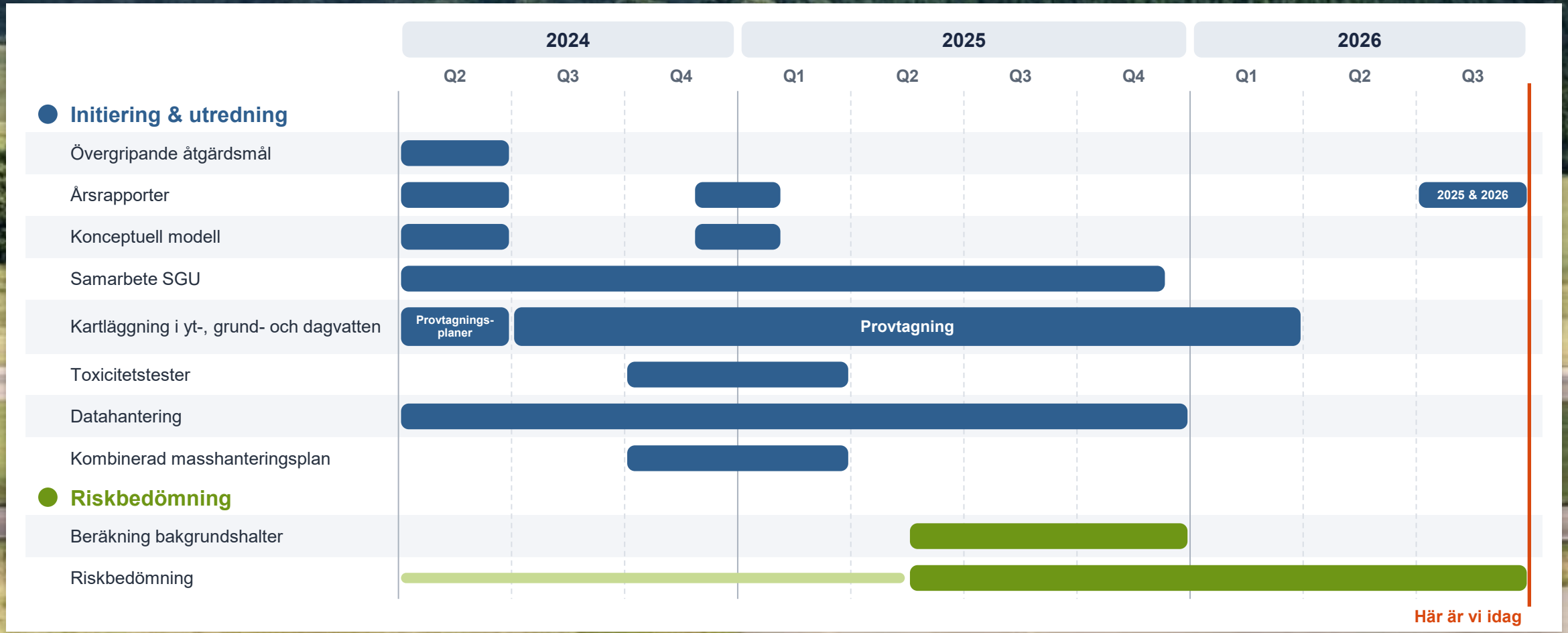
Mål 4 Ytvatten

Arsenik från tillförda fyllnadsmassor vid Stockholm Arlanda Airport ska inte innebära oacceptabel risk för akvatiska ekosystem och ytvattenförekomsterna i områden inom eller utanför flygplatsområdet. Om en oacceptabel risk förekommer ska belastningen av arsenik minska på lång sikt. Arbetet ska bidra till att nå miljökvalitetsnormen i utpekade ytvattenförekomster.

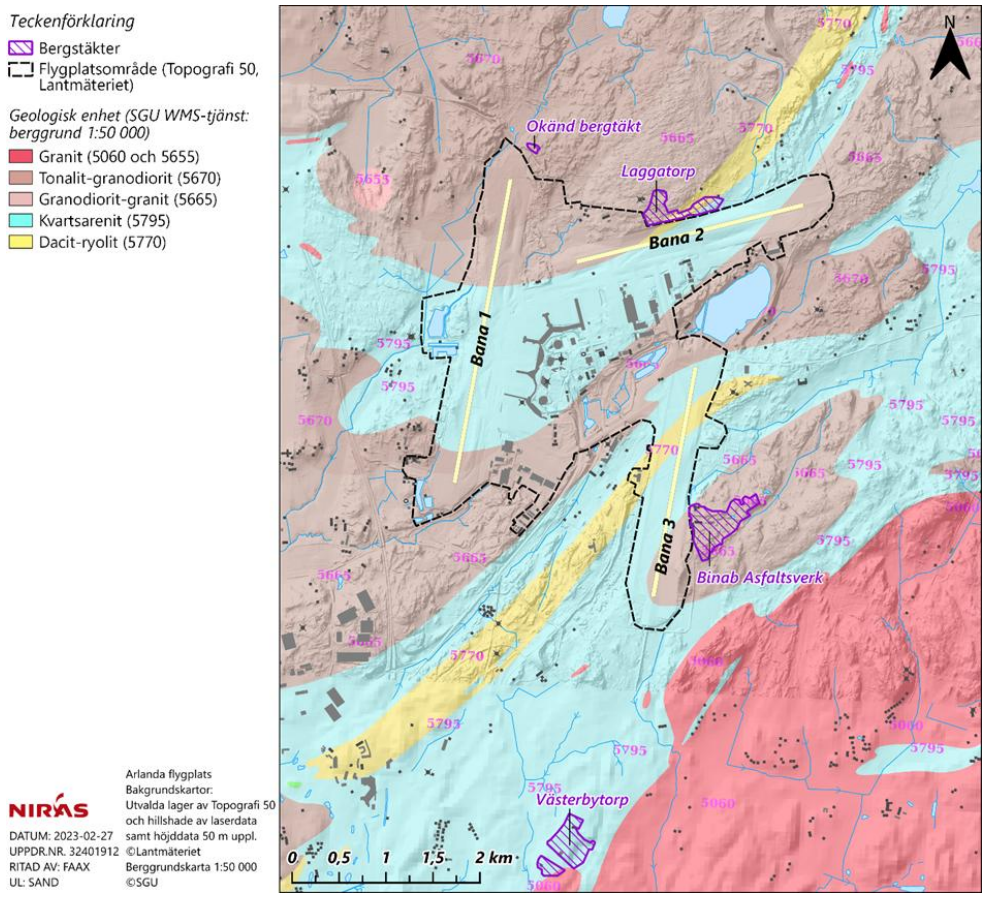
Mål 5 Grundvatten

Arsenik från tillförda fyllnadsmassor vid Stockholm Arlanda Airport ska inte innebära oacceptabel risk för grundvattenförekomsterna i områden inom eller utanför flygplatsområdet. Om en oacceptabel risk förekommer ska belastningen av arsenik minska på lång sikt. Arbetet ska bidra till att nå miljökvalitetsnormen i utpekade grundvattenförekomster.

2 Arbetet hittills – tidplan 2024–2026



3 Berggrunden – en källa till arsenik



Kartan visar bergarter utifrån SGU:s berggrundskarta vid Arlanda Airport.

Ljusblå områden utgörs av kvartsareniter, som bedöms vara en starkt bidragande källa till arseniken på Arlanda.

Kvartsarenit

4 Samlad bedömning – hälsa

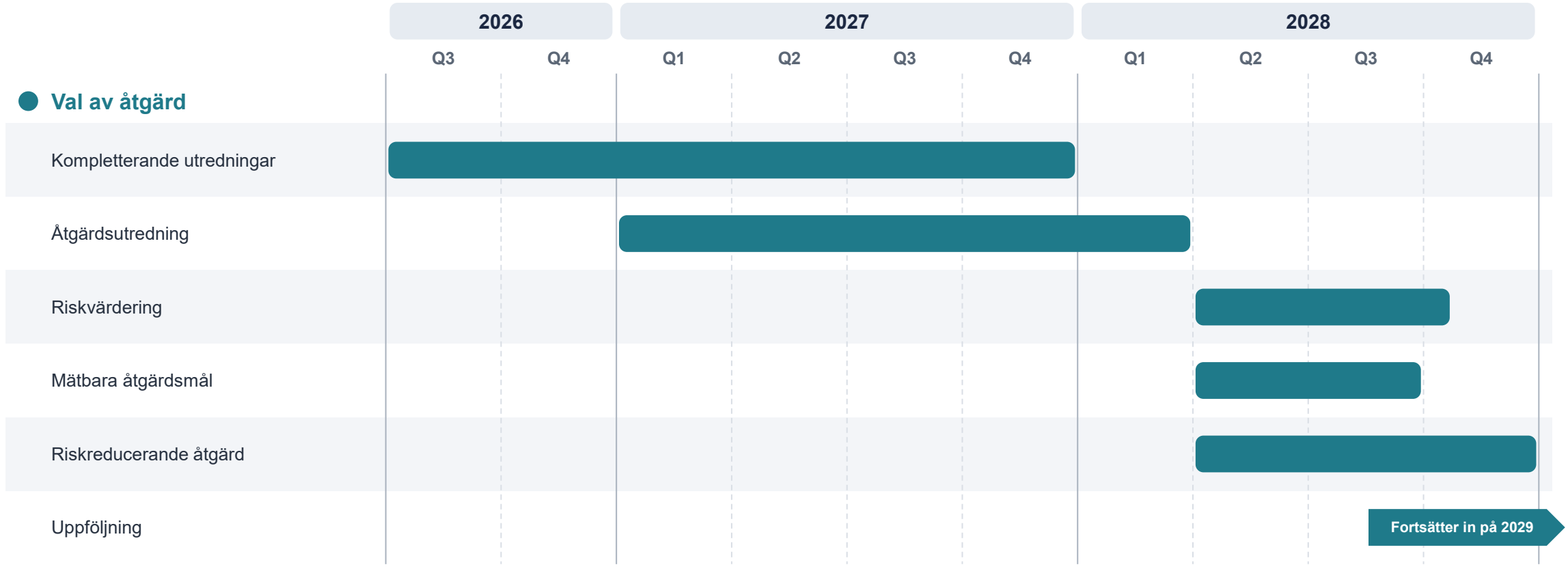
ÖÅM	Uppfylls	Bedömning	Föreslagen åtgärd
Mål 1 Hälsa inom flygplatsområdet	Delvis	**Resenärer och personal.** Kan vistas på flygplatsen utan att exponeras för oacceptabla halter arsenik från fyllnadsmassorna. Hälsorisken bedöms som acceptabel.	Ingen
		Markarbeten. Vid normal markanvändning ligger massorna inneslutna och ingen exponering sker. Vid markarbeten kan personal komma i kontakt med massorna, främst via damm och smuts på händerna. Risken styrs av den samlade exponeringen över tid och bedöms som acceptabel när skyddsåtgärder tillämpas rutinmässigt.	Rutinmässiga skyddsåtgärder vid markarbeten: begränsa damning, god arbetshygien och andningsskydd vid dammande moment. Information till markarbetande personal.
		Ej undersökta platser. Det finns platser där krossat bergmaterial ligger exponerat och som ännu inte har undersökts.	Kartlägga om arsenik förekommer i förhöjda halter på dessa platser och vid behov riskbedöma.
Mål 2 Hälsa i omgivande områden	Helt	**Omgivande områden.** Människor kan leva och vistas där utan att exponeras för oacceptabla halter arsenik från fyllnadsmassorna. Hälsorisken bedöms som acceptabel.	Inget åtgärdsbehov.

4 Samlad bedömning – miljö

ÖÅM	Uppfylls	Bedömning	Föreslagen åtgärd
Mål 3 Markmiljö	Osäkert	**56 skyddsvärda områden.** Kräver ingen fortsatt utredning enligt en förenklad riskklassificering.	Ingen
		10 skyddsvärda områden. Det behöver undersökas om arsenik kan spridas dit.	Undersöka spridning och exponering för rödlistade arter.
		8 skyddsvärda områden. Förekomst av arsenik är bekräftad. Om rödlistade arter exponeras behöver undersökas och riskbedömas.	Undersöka och riskbedöma exponering för rödlistade arter.
Mål 4 Ytvatten	Inte	**Kättstabäcken, Halmsjöbäcken och Märstaån.** Klarar inte MKN, och det finns en oacceptabel risk för skadliga effekter på akvatiskt liv.	Åtgärdsutredning för att på sikt minska arsenikhalterna i dessa vattendrag.
		Vidboån. Klarar inte MKN, och det finns en oacceptabel risk för skadliga effekter på akvatiskt liv. Situationen är densamma uppströms Stockholm Arlanda Airport.	Åtgärdsutredning för att på sikt minska arsenikhalterna i dessa vattendrag.
Mål 5 Grundvatten	Delvis	**Grundvattenförekomsterna.** Klarar bedömningsgrunderna med god marginal. Miljörisken bedöms som acceptabel.	Ingen
		Grundvatten som strömmar mot sydväst. Arsenik utgör en oacceptabel miljörisk. Föroreningskällan har ännu inte lokaliserats.	Kartlägga föroreningskällan innan en åtgärdsutredning inleds.

5 Nästa steg – tidplan 2026–2028

PRELIMINÄR TIDPLAN



***Samtliga tider är preliminära** och kan komma att justeras.*

As Arsenik – TSM återkoppling på riskbedömningen

	LÄNSSTYRELSENS SYNPUNKT	VÅR HANTERING
AVSNITT 4.1.6.3 **Dricksvattenbrunnar utanför flygplatsen**	Skattning av möjlig framtida påverkan, t.ex. utifrån grundvattnets strömningshastighet	Ses över
AVSNITT 4.2.6 **Arsenik i berggrundvatten**	Redovisning av arsenikmätningar i tunnlar och tänkbara källor	Kompletteras
AVSNITT 4.2.7 **Förhöjda halter sydväst om bana 1**	Utredning av sambandet med misstänkt glykolläckage samt åtgärder vid behov	Prioriteras

Källa: *Länsstyrelsens återkoppling på miljö- och hälsoriskbedömning – arsenik (ARN As 2-202), tillsynsärende 595-2026*

As Arsenik – sydväst om bana 1 prioriteras

LÄGESBILD

- Förhöjda halter av arsenik i grundvatten
- Misstänkt läckage av glykol kan påverkar utlakningen av arsenik
- Källan och sambandet är ännu inte klarlagda

SÅ GÅR VI VIDARE

1. **Kartlägga källan och sambandet mellan glykol och arsenik**
2. **Utreda lämpliga åtgärder utifrån resultatet**
3. **Vidta nödvändiga åtgärder**

Vi delar Länsstyrelsens bedömning – sambandet ska utredas och nödvändiga åtgärder vidtas vid behov.

As Arsenik – vägen framåt

HANDLINGSPLAN ARSENIK · NÄSTA FAS

NU · Q4 2026	NÄSTA	DÄREFTER

Uppstart och projektplanering

- Resurser för nästa fas säkras
- Projektplan med tidplan tas fram

Kompletterande utredningar

- Sydväst om bana 1 prioriteras
- Riskbedömningen kompletteras enligt TSM synpunkter

Åtgärdsutredning och åtgärder

- Underlag för val av riskreducerande åtgärder
- Åtgärder vidtas där det behövs

LÖPANDE **Avstämningar med TSM genom hela arbetet**

Tillsynsmöte Stockholm Arlanda Airport

Aktuellt inom PFAS-arbetet

Sofia Westling, Miljöspecialist - HSSE Historisk Miljöskuld



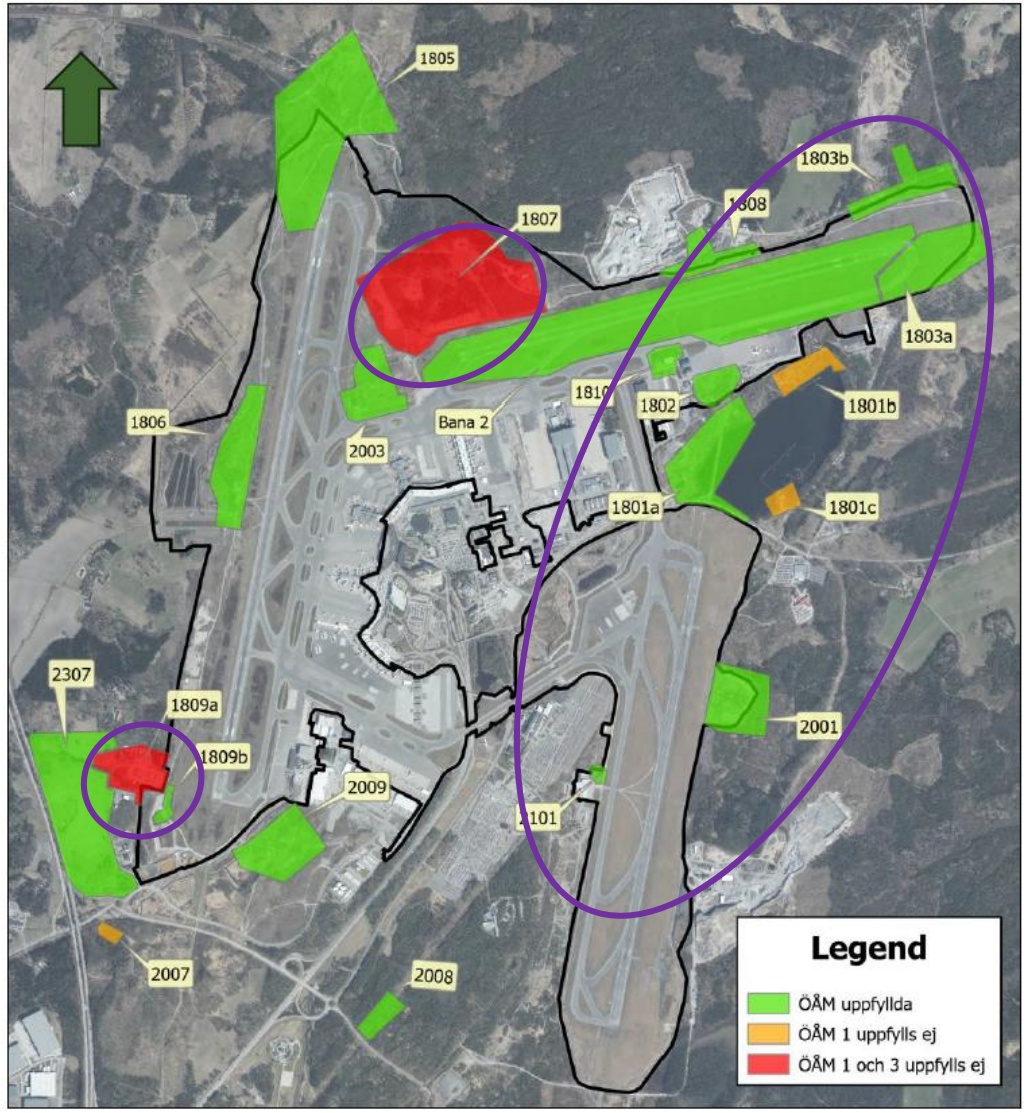
Swedavia Airports

Riskbedömning (Fas 2)

Aktivitet i handlingsplanens aktivitetsplan	Leveranstyp	Inkommet Datum	Action
Riskbedömning (Fas 2): ARN-2-211 - Övergripande riskbedömning - Huvudrapport ARN-2-211 - PM Mälaren - Bilaga J ARN-2-210 - Högre djur - Bilaga D ARN-2-209 - Lantbruk - Bilaga E ARN-2-208 - Grundvatten - Bilaga C ARN-2-207 - Ytvatten - Bilaga B ARN-2-206 - Hälsa och markmiljö - Bilaga A ARN-2-203 - Övergripande åtgärdsmål - Bilaga H (Flertalet aktiviteter) - Resultatrapport - Bilaga G (ARN-1-114, ARN-1-110) - Masstransport PFAS dagvatten - Bilaga F ARN-1-121 - Dricksvatteninventering - Bilaga I	Samlad riskbedömning	11-05-26	Swedavia samlar just nu ihop sig kring samtliga inkomna synpunkter och kallar till diskussionsmöte med Länsstyrelsen

Riskbedömning (Fas 2) till→ Åtgärdsutredningar (Fas 3)

- I den övergripande **riskbedömningen (fas 2)** identifierades risker samt att flera övergripande åtgärdsmålen inte uppnås → går vidare till nästa **fas (3)** med **åtgärdsutredning**
- Pga risker med spridningen av PFAS till ytvatten öster och väster om flygplatsen delades åtgärdsutredningen åtgärdsutredningar upp i **två spår:**
- För spridning **väster om flygplatsen** :
  - Åtgärdsutredning Brandövningsplatsen (BÖP)
  - Åtgärdsutredning Kolsta
- För spridning **öster om flygplatsen:**
  - mer diffus spridning → utredningar behöver fortsätta att identifiera mer i detalj vilka källområden som orsakar spridning
- Eftersom riskerna för olika områden ser olika ut får ”riskvärderingen” (fas 3) en viktig funktion för att utvärdera vilka åtgärder (fas 4) som blir rimliga ur ett hållbarhets- och samhällsekonomiskt perspektiv.



Swedavias strategi för åtgärdsutredningar

- Internt dokument – syftar till att säkerställa en likvärdig hantering av åtgärdsutredningar inom våra olika flygplatser

Målbild: att ge en samlad bild av hur slutsatser i riskbedömningen tas omhand och hur åtgärder ska prioriteras, även om åtgärdsutredningarna utförs per källområde

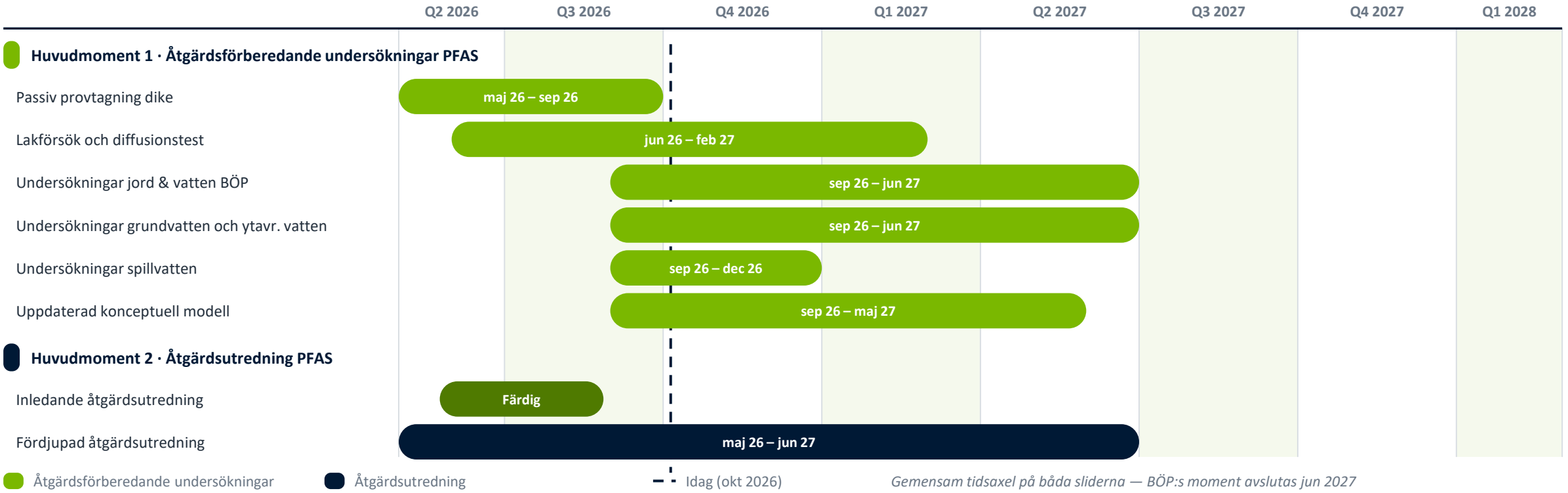
- För Arlandas utredningsprojekt har arbetet enligt strategin inletts
  - Den Flygplatsspecifika åtgärdsstrategin, ”Bryggdokumentet”, är beställd från konsult och håller på att upprättas
- Arbetsgången kvarstår
  - Flygplatsspecifik åtgärdsstrategi → inledande åtgärdsutredning → fördjupad åtgärdsutredning

Åtgärdsutredningar för Brandövningsplatsen och Kolsta

- Projektplaner inskickade till Lst, inväntar eventuella kommentarer
- Löpande avstämningar med konsult för att säkerställa framdrift
- Provtagningsplaner processas internt genom CAM, förhoppning är att provtagningar kan ske innan vintern

Swedavia Airports

Arlanda – Brandövningsplatsen (BÖP), objekt 1807



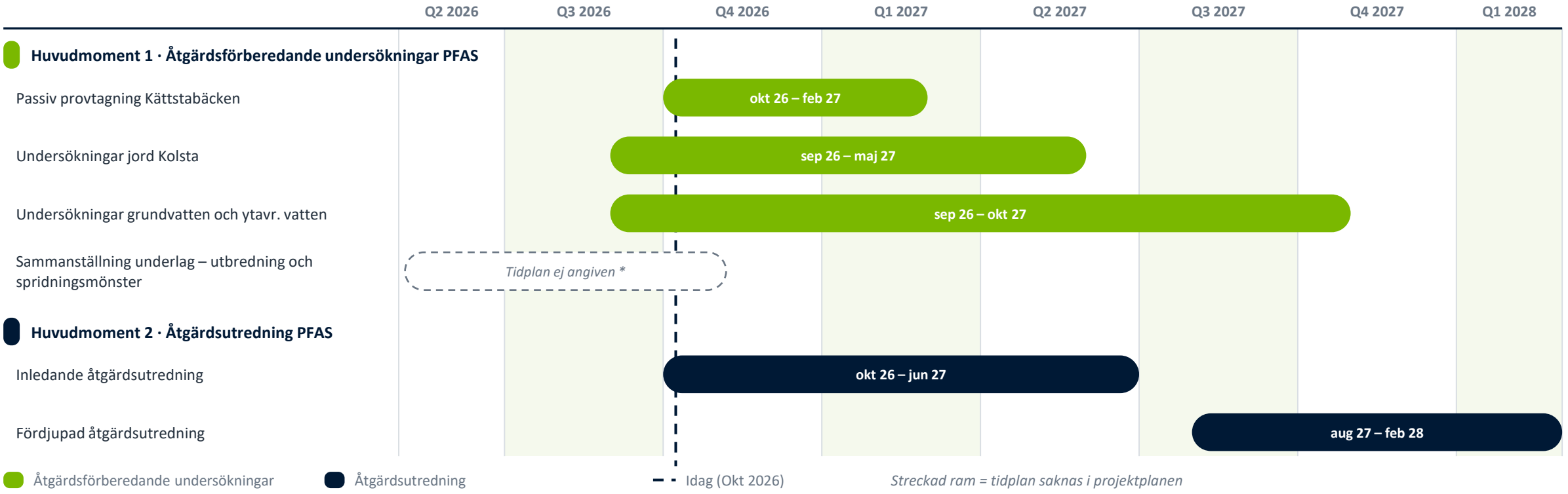
LEVERANSOBJEKT (KAP. 3)

- **Passiv provtagning dike** · Intern leverans + ev. rapport/PM till åtgärdsutredningen
- **Lakförsök och diffusionstest** · Intern leverans + rapport/PM till åtgärdsutredningen
- **Modellering grundvattentransport *** · Intern leverans + rapport/PM till åtgärdsutredningen
- **Undersökningar jord BÖP** · Intern leverans + resultatrapport BÖP
- **Undersökningar grundvatten och ytavr. vatten** · Intern leverans + resultatrapport BÖP
- **Undersökningar spillvatten** · Intern leverans + input till åtgärdsutredningen
- **Inledande åtgärdsutredning** · Rapport – inledande åtgärdsutredning BÖP
- **Fördjupad åtgärdsutredning** · Rapport – fördjupad åtgärdsutredning BÖP

** Modellering grundvattentransport anges som leveransobjekt i kap. 3 men saknar eget delmoment med tidplan i kap. 2. Tidplan i projektplanen anges som ÅÅÅÅMM; staplarna omfattar hela start- respektive slutmånaden.*

Swedavia Airports

Arlanda – Kolsta, objekt 1809



LEVERANSOBJEKT (KAP. 3)

- **Passiv provtagning Kättstabäcken** · Intern leverans + ev. rapport/PM till åtgärdsutredningen
- **Undersökningar jord Kolsta** · Data + resultatrapport Kolsta till åtgärdsutredningen
- **Undersökningar grundvatten och ytavr. vatten** · Data + resultatrapport Kolsta samt rapport – utbredning och spridningsmönster
- **Inledande åtgärdsutredning** · Rapport – inledande åtgärdsutredning
- **Fördjupad åtgärdsutredning** · Rapport – fördjupad åtgärdsutredning

** Sammanställningen av underlag från de tre undersökningsmomenten saknar tidplan i kap. 2. Mellan inledande (t.o.m. 202706) och fördjupad åtgärdsutredning (fr.o.m. 202708) finns ett glapp på en månad. Staplarna omfattar hela start- respektive slutmånaden.*

Swedavia Airports

Åtgärdsutredning Öster om bana 2

STATUS

- Konsult upphandlad
- Startmöte
- Workshop genomförd

PLAN FRAMÅT

- Inläsning och projektplan

Swedavia Airports

Spillvatten - Drift och rening av PFAS, Mellifiq och Flourflock

Mellifiq reningsanläggning (container) installerades för att tas i drift under september 2025 som en pilotanläggning för PFAS-rening och som en skyddsåtgärd.

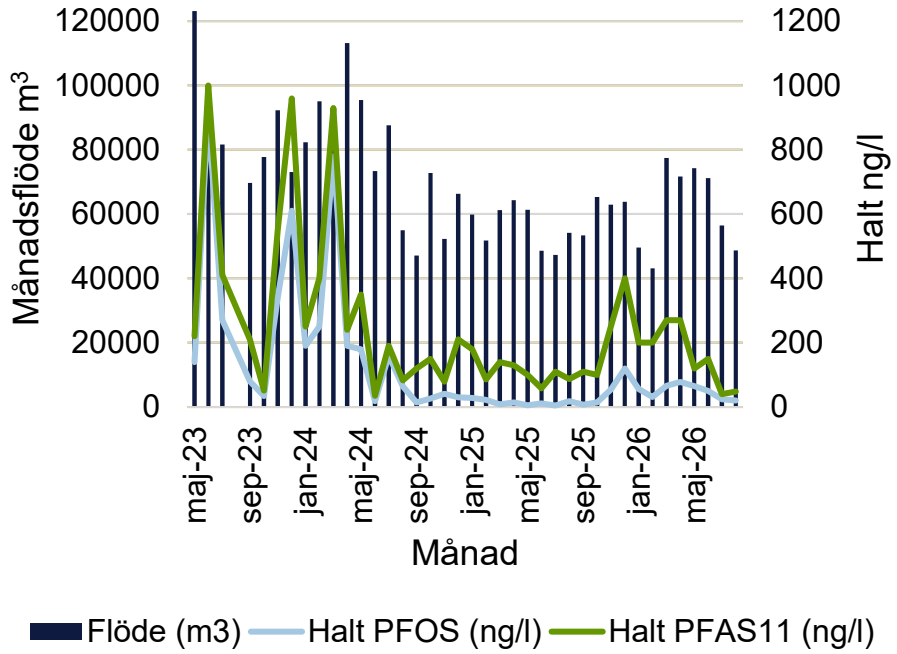
Driften av anläggningen har dock inte fungerat tillfredsställande. Flera återkommande driftstörningar har medfört att reningsprocessen varit både instabil och ineffektiv.

Under drygt ett års tid har Swedavia tillsammans med leverantören arbetat intensivt för att åtgärda problemen. Arbetet har omfattat serviceinsatser, tekniska justeringar, felsökning, åtgärder och olika testförsök. Detta har krävt betydande resurser från såväl leverantören som Swedavias driftorganisation, både tidsmässigt och ekonomiskt.

Trots dessa omfattande insatser har anläggningens funktion inte förbättrats i tillräcklig omfattning.

Mot bakgrund av att de genomförda insatserna inte har gett önskat resultat, trots betydande investeringar och omfattande driftarbete, är Swedavias inriktning att inte fortsätta samarbetet med Mellifiq.

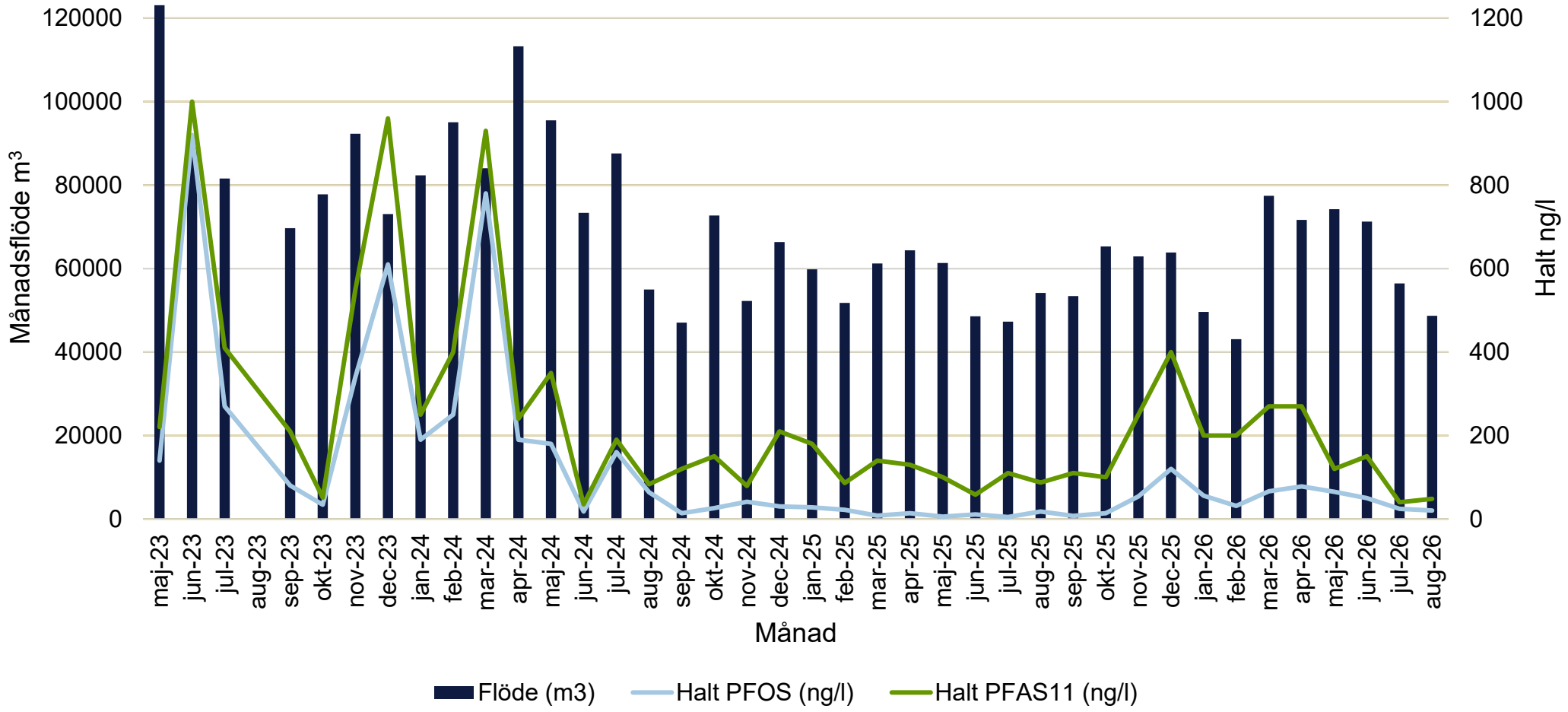
För närvarande används FluorFlock som huvudmetod för PFAS-rening.



Swedavia Airports

PFAS i spillvatten

PFOS och PFAS 11 från Måby till kommunala spillvattennätet



Nationell utredning bakgrundshalter i vilt – (ARN-2-206 och -210)

- Startmöte 24 augusti med upphandlad konsult NIRAS

Syfte
Huvudsyftet med projektet är att, genom att använda tillgängligt provmaterial från provbanker (SVA), **undersöka bakgrundshalter av PFAS i vilda djur på nationell nivå**. Huvudfokus är att skapa ett dataunderlag som framförallt kan användas vid bedömning av **risk för människors hälsa vid konsumtion av viltkött**.

Mål
Målet med projektet är att få ett robust dataunderlag som kan användas i samband med och för att **göra säkrare platsspecifika riskbedömningar** avseende förekomst av PFAS i vilt vid Swedavias flygplatser samt vid andra riskobjekt.

- **För Arlanda**
  Parallellt med den nationella undersökningen har Sweco ombetts att förbereder för att ta ut fler prov på vilt kring Arlanda flygplats, det är inkluderat i projektplanen för riskbedömningen. Det planeras för att bl.a. ta fler prover av vildsvin, älg och rådjur.

Swedavia Airports

Genomförande:

- Ca 200 prover från Statens veterinärmedicinska anstalt (SVA)
- Undersöka halt PFAS i vildsvin (40 % av urval) och rådjur (40-50 % av urval)
- Stickprov på räv (5-10 % av urval)

Avgränsning:

- Material från Viltsektionens biobank hos Statens veterinärmedicinska anstalt (SVA)
- Huvudfokus på djur relevanta i förhållande till de djur som undersöks vid flygplatserna (rådjur, vildsvin) och för bedömning av risk för människors hälsa vid intag av viltkött (muskel).

Frågeställning:

- Vad är den nationella bakgrundshalten av PFAS i vilda djur (vildsvin och rådjur)?
- Varierar bakgrundshalten beroende på typ av bakgrundsexponering? Opåverkad miljö bortsett från atmosfärisk deposition respektive urban påverkan och påverkan från kända källor.
- Varierar halten av PFAS beroende på geografiskt läge? För respektive art och för alla individer.
- Hur stor skillnad ses mellan förekomst av PFAS i muskel respektive lever?

Ytterligare frågeställning som kan besvaras i den mån det är möjligt med erhållet dataunderlag:

- Finns det någon tidstrend med ökande eller minskande halter över tid?

Swedavia Airports

Pilotstudier – Bubbelfraktionering

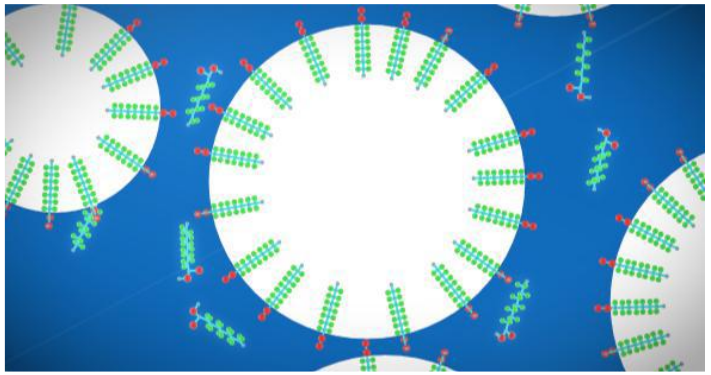
Aktivitet ARN-3-318

Interna processer kring CAM har dragit ut på tiden och försenat etableringen av pilotanläggningen men den är nu godkänd

Entreprenadarbeten

Elentreprenör och markentreprenör har fått klartecken att starta förberedande arbeten. Förberedande arbeten pågår under vecka 41-42.

Anläggningen levereras sedan under början av v.45



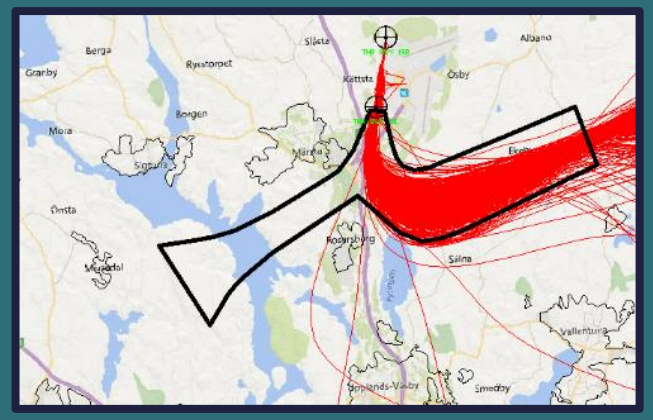
Agenda

- Formalia
- Informationspunkter
- Buller och flygvägar
- Projekt och kommande arbeten på flygplatsen
- Paus
- Mark- och vattenfrågor
- **Övriga frågor**
- Tillsynsfrågor

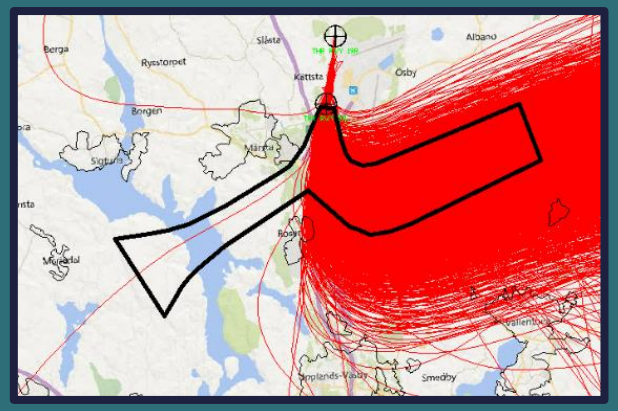


Swedavia Airports

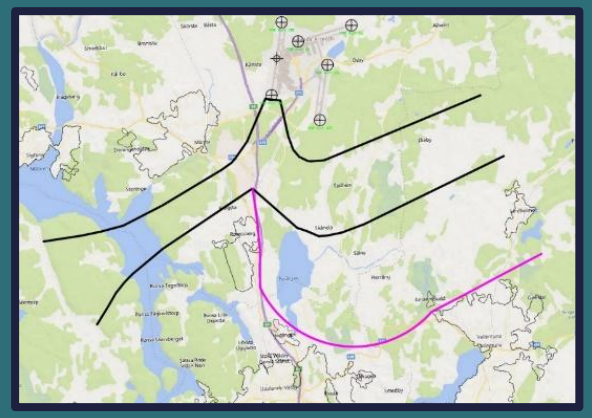
Starter på SID med spridningsområde (enligt gällande tillstånd)



Starter enligt förfarandet (enligt gällande tillstånd)



Preliminärt nytt spridningsområde



Ansökan om ändringstillstånd kommer att lämnas in under november. Swedavia ansöker om nya SID:ar samt en ny hantering där flygtrafiken får lämna SID på 2 500 ft.

Swedavia Airports

Ansökan om ändringstillstånd – justering av utflygningsvägar (SID) och tillhörande spridningsområde

Ändrade utflygningsvägar med tillhörande spridningsområde från bana 19R (start på bana 1 söderut) för starter med destination österut.

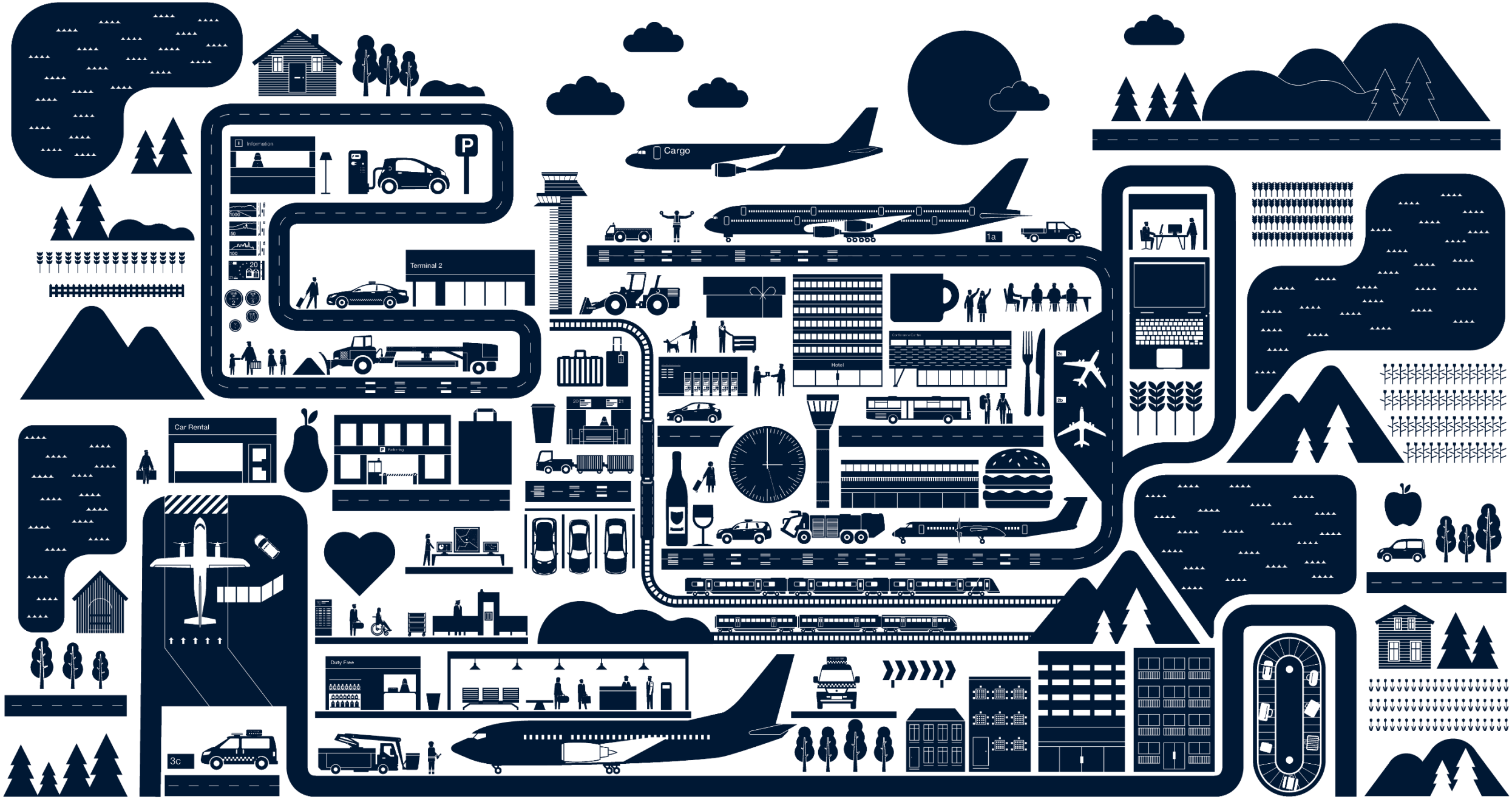
- Sedan februari 2025 har en testverksamhet av ett nytt sätt att hantera starterna pågått.
  - När flygplanen har nått 2 500 fot (cirka 750 meter) och flygtrafikledningen bedömer att det är lämpligt och möjligt med hänsyn till annan flygtrafik leds flygplanen österut.
  - Det nya preliminära spridningsområdet sträcker sig längre söderut än spridningsområdet i gällande tillstånd. Detta eftersom de utflygningar som tidigare genomfördes enligt det förfarande som regleras i gällande tillstånd nu istället leds på SID.
- Enligt villkor 4 får flygplanet lämna SID vid höjden 2 000 meter MSL eller när bullernivåerna på marken understiger maximal ljudnivå 65 dB(A).
  - Det behöver därför införas en särskild reglering av starter från bana 19R för starter med destination österut då flygtrafiken kan behöva lämna SID vid 2 500 ft.
  - Även spridningsområdet behöver justeras.

Swedavia avser att lämna in ansökan till mark- och miljödomstolen senast under november 2026.

Agenda

- Formalia
- Informationspunkter
- Buller och flygvägar
- Projekt och kommande arbeten på flygplatsen
- Paus
- Mark- och vattenfrågor
- Övriga frågor
- **Tillsynsfrågor**




Information
Terminal 2
Cargo
1a
2a
2b
Car Rental
Parking
Hotel
Duty Free
3c