

Villkor i flygplatsens miljötillstånd

■ Stockholm Arlanda Airport (ARN)

Villkor i flygplatsens miljötillstånd Stockholm Arlanda Airport – gällande fr.o.m. 1 januari 2016

Detta dokument utgör en sammanställning av villkoren i miljötillståndet. Tillståndet har meddelats genom dom från Mark- och miljödomstolen (M2284- 11) enligt miljöbalken, 2013-11-27.

TILLSTÅND

Tillstånd. Enligt 9 kap. miljöbalken (1998:808) att vid Stockholm Arlanda Airport bedriva flygplatsverksamhet på tre rullbanor i en omfattning av högst 350 000 flygrörelser per år, samt därutöver högst 4 0000 helikopterrörelser för s.k. ickekommersiell trafik samt att, vid behov, göra de nybyggnationer samt om- och tillbyggnader som anses nödvändiga för denna verksamhet samt Operera flygplatsen enligt ett bananvändningsmönster med tillämpning av parallella mixade operationer, d.v.s. samtidiga starter och landningar på parallellbanorna (bana 1 och bana 3), då kapaciteten uppgår till 84 flygrörelser per timme eller mer.

Allmänt villkor

Villkor 1:

Om inte något annat följer av övriga villkor ska anläggningarna utformas och verksamheten bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad Swedavia har angivit i denna tillståndsansökan jämte bilagor samt vad sökanden i övrigt har uppgett eller åtagit sig i målet. Vid tillämpning av villkor ska och föreskrifter i mark- och miljödomstolens dom samt i denna dom ska följande gälla:

- alla angivna värden som avser flygbuller ska vara beräknade värden, om inget annat anges,
- vid beräkning av flygbuller ska vid var tid fastställd bullerberäkningsmetod tillämpas, vilket för närvarande är den metod för flygbullerberäkning som fastställts i kvalitetssäkringsdokumentet den 31 oktober 2011 av Transportstyrelsen och Försvarmakten i samråd med Naturvårdsverket,
- med tätorter avses tätorter med den utbredning de har enligt SCB:s definition vid tiden för denna doms lagakraftvinnande.

IFR-trafik/Huvudregel

Villkor 3:

Ankommande och avgående flygtrafik som framförs enligt IFR ska som huvudregel följa det i ansökan redovisade SID/STAR-systemet med vid var tidpunkt tillhörande regelverk (f.n. Transportstyrelsens författningssamling med följdföreskrifter).

IFR-trafik/Specifika regler för avgående trafik

Villkor 4:

Avgående IFR-trafik som inte är lågfartstrafik ska följa SID till dess respektive flygplan har uppnått höjden 2 000 m MSL, om inte annat följer av andra stycket. Flygplan får lämna SID när de alstrar en bullernivå på marken som understiger maximal ljudnivå 65 dB(A) även innan de har uppnått höjden 2 000 m MSL. Minst 90 procent av den trafik som ska följa SID enligt ovan ska framföras inom redovisade spridningsområden, se s. 17–19 i mark- och miljödomstolens dom (i detta dokument bilaga 2), fram till den punkt där flygplanet enligt ovan får lämna SID.

Villkor D1:

Domstolen överlåter till tillsynsmyndigheten att besluta om kategorisering av luftfartyg för att operativt hantera föreskrivet Villkor 4 om att lämna SID.

IFR-trafik/Särskilda undantag

Villkor 5:

Lågfartstrafik avvecklas dag- och kvällstid (kl. 06-22) utan att följa SID. Tätorter får dock inte överflygas under höjden 1 000 m MSL om den maximala ljudnivån på marken överstiger 65 dB(A).

Villkor 6:

Nattetid (kl. 22-06) får inte avgående trafik från bana 19L lämna SID mellan Upplands Väsby och Vallentuna tätorter förrän flygplanet har uppnått en höjd av 3 050 m STD.

Villkor 7:

Nattetid (kl. 22-06) får inte avgående trafik från bana 01L mot destinationer söder och sydväst om flygplatsen (SID mot utpasseringspunkterna AROS, DUNKER, NOSLI och TROSA) lämna SID förrän flygplanet har nått en höjd av 3 050 m STD.

Villkor 8:

Nattetid (kl. 22-06) får starter inte ske på bana 19R annat än i samband med banarbeten eller potentiella flygsäkerhetsrisker som exempelvis orsakas av särskilda väderförhållanden, prestandaskäl, olyckstillbud eller jämförbara omständigheter.

Villkor 9:

Bana 26 får inte användas för starter annat än i samband med banarbeten eller potentiella flygsäkerhetsrisker som exempelvis orsakas av särskilda väderförhållanden, prestandaskäl, olyckstillbud eller jämförbara omständigheter.

Villkor 10:

Luftfartyg ska ges klarering till lägst 750 m MSL till dess att slutlig inflygning påbörjas. När så är möjligt utan att det påverkar flygplatsens kapacitet och med hänsyn tagen till regelverk för flygtrafiktjänsten, flygsäkerhetsskäl och väderleksförhållanden ska inflygningsprocedurer

genomföras som undviker Upplands Väsby tätort. Vid visuella inflygningar får tätorter inte överflygas om maximal ljudnivå på marken överstiger 65 dB(A).

Villkor 11:

Vid inflygning till bana 01L får Upplands Väsby tätort inte överflygas öster om förlängningen av denna bana på lägre höjd än 750 m MSL. Swedavia ska även vidta åtgärder för att så långt möjligt undvika överflygning på högre höjd än 750 MSL. Genomförda inflygningar till bana 01L som öster om förlängningen av denna bana överflugit Upplands Väsby tätort ska redovisas kvartalsvis till tillsynsmyndigheten inom en månad efter utgången av varje kvartal samt i miljörapporten.

Villkor 12:

Bana 08 får användas för landning endast i samband med banarbeten eller potentiella flygsäkerhetsrisker som exempelvis orsakas av särskilda väderförhållanden, prestandaskäl, olyckstillbud eller jämförbara omständigheter.

Villkor 13:

Nattetid (kl. 22-06) får raka inflygningar inte ske till bana 01R annat än i samband med banarbeten eller potentiella säkerhetsrisker som exempelvis orsakas av särskilda väderförhållanden, olyckstillbud, banarbeten eller jämförbara omständigheter

Villkor 14:

Andra bananvändningsmönster samt in- och utflygningsförfaranden får tillämpas i följande fall:

- när piloten och/eller flygtrafikledningen gör bedömningen att flygsäkerheten föranleder det,
- i samband med ambulanstransport,
- då andra luftrumsintressenter tillfälligt begränsar tillgängligt utrymme i någon del av kontrollzonen och/eller terminalområdet (Stockholm TMA),
- vid banarbeten,
- vid Försvarmaktens användning av flygplatsen vid incidentberedskap samt • vid andra jämförbara omständigheter.

Villkor 15:

Luftfartyg som framförs enligt VFR ska när så är möjligt nyttja in- och utpasseringspunkter för VFR-trafik enligt vid var tidpunkt gällande AIP. Icke-kommersiell VFR-trafik får ges kortaste färdväg till sitt uppdrag.

Villkor 17:

Andra bananvändningsmönster samt in- och utflygningsförfaranden än de som redovisas i tillståndsansökan får tillämpas vid flygplatsens aktiva deltagande i arbetet med att utveckla tekniker för och tillämpningen av t.ex. icke-raka inflygningar till flygplatsens olika banor. Sådana in- respektive utflygningar till/från respektive bana får inte överstiga 10 procent av antalet in- respektive utflygningar per år till/från denna bana. Det totala antalet flygrörelser får

inte överstiga 5 procent av den totala trafikvolymen per år. Vid in- eller utflygning i enlighet med detta villkor, t.ex. icke-raka inflygningar, får tätorter överflygas så att maximalljudnivån på marken överstiger 70 dB(A) högst tre gånger per medeldygn under den period som in- och utflygningar sker i enlighet med detta villkor. Innan en förändring vidtas ska tillsynsmyndigheten underrättas om verksamheten samt under vilken period den avses bedrivas. Genomförda in- och utflygningar enligt första stycket ska kvartalsvis redovisas till tillsynsmyndigheten inom en månad efter utgången av varje kvartal, samt i miljörapporten. Tillsynsmyndigheten ska vart tredje år informeras om utvecklingen av teknik som möjliggör icke-raka inflygningsförfaranden och förutsättningarna för att använda sådan teknik vid Arlanda flygplats.

Bullerskyddsåtgärder

Villkor 18:

I Sigtuna kommun får området väster om en gränslinje från Odensala kyrka till stambanan vid Tollsta och sedan utmed stambanan till söder om Märsta centrum och därefter utmed Steningedalen (Märstaån) endast beröras av flygbuller från verksamheten vid Arlanda som är lägre än FBNEU 55 dB(A).

Villkor 19:

I Upplands Väsby kommun får inom området söder om en gränslinje från en punkt omedelbart norr om vattentornet i Runby till en punkt omedelbart norr om Nibble gård endast förekomma flygbuller från verksamheten vid flygplatsen som är lägre än FBNEU 55 dB(A).

Villkor 20:

Knivsta kommun får inom området nordväst om en gränslinje mellan triangelpunkten vid Gurresta och Säbysjöns nordspets i dess förlängning fram till väg E4 endast förekomma flygbuller från verksamheten vid flygplatsen som är lägre än FBNEU 55 dB(A).

Villkor 21:

Vallentuna kommun får området öster om en gränslinje från Uthamra vid Vallentunasjöns östra sida över en punkt på länsväg 268 ca 2 km nordväst om Vallentuna kyrka till en punkt invid Molnby norr om Vallentuna kyrka endast beröras av flygbuller från verksamhet på Arlanda som är lägre än FBNEU 55 dB(A).

Villkor 23:

Swedavia ska vidta bullerskyddsåtgärder i bostadsbyggnader (här avses både permanent- och fritidsbostäder) samt vård- och undervisningslokaler som exponeras för

- FBNEU 55 dB(A) eller däröver • maximalljudnivåer 70 dB(A) eller däröver, minst 150 nätter per år med minst 3 flygrörelser per natt. Dessutom ska bullerskyddsåtgärder vidtas i bostadsbyggnader som regelbundet exponeras för
- 80 dB(A) maximalnivå och därutöver, dag- och kvällstid (kl. 06-22).

Målet för de bullerbegränsande åtgärderna ska vara att flygbullernivån FBNEU inomhus inte överstiger 30 dB(A) och att den maximala ljudnivån inomhus nattetid inte överstiger 45 dB(A). Åtgärder behöver inte vidtas på skol- eller vårdbyggnader som utsätts för den angivna maximalljudnivån för natt om de inte används för ändamålet nattetid annat än undantagsvis. Dimensionerande för bullerskyddsåtgärderna ska vara de vid varje tidpunkt mest bullrande flygplanstyperna, dock inte sådana flygplanstyper som endast förekommer vid enstaka tillfällen. Bullerskyddsåtgärderna ska utformas och företas i samråd med fastighetsägarna. Vid bedömning av vilka åtgärder som ska vidtas ska även hänsyn tas till att kostnaderna är rimliga med hänsyn till bostadens standard och värde. Vid denna rimlighetsbedömning ska även beaktas tidigare vidtagna åtgärder och nedlagda kostnader på fastigheten. Åtgärderna ska vara vidtagna senast inom tre år från det att denna dom har vunnit laga kraft för de berörda byggnaderna och därefter inom två år efter det att en annan byggnad berörs. Åtgärder som fordras enbart på grund av höga bullernivåer nattetid behöver dock inte vara slutförda förrän inom sex år från det att denna dom vunnit laga kraft. Vid meningsskiljaktighet mellan Swedavia och fastighetsägaren om åtgärdernas utformning och dimensionering ska Swedavia hänskjuta frågan till tillsynsmyndigheten för beslut om vilka åtgärder som bedöms rimliga att kräva. Tillsynsmyndigheten kan också medge anstånd från tidskravet för genomförande av åtgärder. Swedavia ska senast ett år efter det att denna dom vunnit laga kraft och därefter årligen, ge in ett förslag till plan för bullerskyddsåtgärder till tillsynsmyndigheten.

Villkor 37:

Buller från verksamheten får inte överskrida ljudnivån FBNEU 55 dB(A) med mer än 3 dB(A) utanför kurvan för grundalternativ 1a som redovisas överst på s. 23 i mark- och miljödomstolens deldom den 27 november 2013. Detta gäller dock inte de gränslinjer för FBNEU 55 dB(A) som inte får överskridas enligt villkor 18–21. Verksamhetens faktiska bullerutbredning ska årligen redovisas till tillsynsmyndigheten.

Villkor 38:

Bolaget ska verka för att de flygbolag som trafikerar flygplatsen tillämpar startproceduren NADP 2 eller startprocedur med likvärdig eller bättre effekt på bullerreduceringen för omgivande tätorter. Resultatet av arbetet ska redovisas i miljörapporten.

Villkor D2:

Domstolen överlåter till tillsynsmyndigheten att vid behov föreskriva villkor med anledning av uppskjuten fråga, U3, Procedur för bullerreduktion för avgående flyg, i denna dom.

Villkor D3:

Domstolen överlåter till tillsynsmyndigheten att vid behov föreskriva villkor för att begränsa buller från helikoptertrafiken, undantaget akuta transporter för polis, ambulans och räddningstjänst samt när flygsäkerheten så kräver.

Luft

Villkor 26:

Handlingsplan för minskade utsläpp till luft. Swedavia ska upprätta en handlingsplan för minskade utsläpp till luft av koldioxid, kväveoxider (NO_x) och partiklar (PM₁₀) vid Stockholm Arlanda Airport, och verka för ett genomförande av de åtgärder som beskrivs i handlingsplanen. Handlingsplanen ska uppdateras vart tredje år och fastställas av tillsynsmyndigheten. Genomförda åtgärder ska redovisas i miljörapporten. Åtgärderna ska omfatta Swedavias egen verksamhet som bolaget har direkt rådighet över samt verksamhet som innebär samarbete med andra aktörer på och kring flygplatsen som Swedavia inte har direkt rådighet över, t ex marktransporter eller flygtrafiken. Handlingsplanen ska lämnas in till tillsynsmyndigheten senast sex månader efter det att tillståndet tagits i anspråk.

Villkor D4:

Domstolen överlåter till tillsynsmyndigheten att vid behov föreskriva villkor om förbränning i panncentral inom Arlanda flygplats för det fall konvertering till pellets inte sker.

Spillvatten

Villkor 27:

Swedavia ansvarar för att omhändertagandet av spillvatten från all verksamhet inom flygplatsområdet sker på ett sådant sätt att spillvattnet i den samlade anslutningspunkten till Sigtuna kommuns ledningsnät vid Måby uppfyller de vid var tidpunkt gällande kraven i Allmänna bestämmelser för brukande av den allmänna vatten- och avloppsanläggningen (ABVA).

Villkor D5:

Tillsynsmyndigheten bemyndigas att vid behov meddela villkor avseende utsläpp till spillvatten utöver vad som angetts i avtalet (ABVA) mellan Swedavia och Käppalaförbundet/Sigtuna kommun.

Kadmium i spillvatten

Villkor 28:

Arbetet med att minska utsläppen av kadmium från verksamheten ska fortsätta och halten kadmium i den samlade anslutningspunkten till Sigtuna kommuns ledningsnät vid Måby ska kontrolleras genom minst sex flödesproportionella månadsprover per år.

Avisning

Villkor 29:

Avisning av flygplan ska ske på för detta avsedd plats med avrinning till ett uppsamlingssystem som är anslutet till flygplatsens spillvattensystem. Swedavia ska se till att så mycket som möjligt av den glykol som rinner av flygplanen vid avisning samlas upp. Swedavia ska inom ramen för egenkontrollen redovisa den mängd glykol som har använts för avisning, den mängd som har samlats upp och hur den uppsamlade mängden har omhändertagits.

Villkor D6:

Tillsynsmyndigheten bemyndigas att vid behov meddela villkor avseende glykolhanteringen.

Dagvatten .

Villkor D7:

Tillsynsmyndigheten bemyndigas att under provotiden, i det fall nya miljökvalitetsnormer fastställs för ytterligare ämnen, meddela villkor avseende dessa ämnen, inkluderande krav av provtagningar och utredningar

P1:

Under provotiden ska utgående vatten från anläggningarna, mätt i punkten F, som riktvärde, ha:

- en syrehalt som uppgår till minst 5 mg/l,
- TOC-halt som är mindre än 30 mg/l (räknat som årsmedelvärde),
- ha metallhalter som, undantaget koppar, underskrider (räknat som årsmedelvärde) värdena för "måttliga halter" enligt Naturvårdsverkets Rapport 4913 "Bedömningsgrunder för sjöar och vattendrag",
- ha utsläppshalt av koppar underskridande (räknat som årsmedelvärde) värde för "höga halter" enligt Naturvårdsverkets Rapport 4913

Halkbekämpning

Villkor 30:

Halkbekämpning på rullbanor, taxibanor och ramper ska företrädesvis ske mekaniskt. Vid användning av halkbekämpningskemikalier ska i normala fall sådana som är baserade på formiat eller annan substans med jämförbara eller bättre egenskaper från miljösynpunkt användas. Byte av banavisningsmedel ska anmälas till tillsynsmyndigheten. Urea får dock

användas i undantagsfall vid särskilt svåra väderförhållanden och på platser som kräver särskilt noggrann halkbekämpning eller i andra situationer då flygsäkerheten kräver det. Bolaget ska vid användning av urea informera tillsynsmyndigheten om använd mängd och om skälen till att urea använts.

Grundvatten - Försörjningstunnlar

Villkor 31:

Under drifttiden ska inläckande grundvatten avledas till områdets dagvattensystem.

Grundvatten - Akvifäranläggningen

Villkor 32:

Swedavia ska driva akvifärlagret och i övrigt vidta erforderliga skyddsåtgärder så att risken för att grundvattennivåerna sjunker eller höjs till nivåer som kan skada byggnader eller anläggningar minimeras. Genom förhandstappning av akvifärsystemet i kombination med bortledning av grundvatten från pumpbrunn PB2 alternativt någon av produktionsbrunnarna till Halmsjön ska Swedavia styra grundvattennivån vid det östra utströmningsområdet så att nivån i största möjliga utsträckning understiger +23,10 m.ö.h. och därmed utströmningen huvudsakligen upphör

Ytvatten - Halmsjön

Villkor 33:

Swedavia ska underhålla sjön och vid behov vidta försiktighetsåtgärder för att minska betydande påverkan på de ekologiska betingelserna i sjön.

Kemikalier och avfall

Villkor 34:

Kemiska produkter och farligt avfall ska lagras och hanteras så att spill och läckage inte förorenar omgivningen. Tankar för lagring av drivmedel, glykol, formiat och andra flytande kemiska produkter på Swedavias lagrings- och uppställningsplatser ska förvaras inom invallning. Invallningen ska rymma minst den största tankens volym plus 10 % av summan av övriga – inom samma invallning – tankars volym. Dubbelmantlade tankar behöver ej vara invallade utan ska vara försedda med ett fungerande larm för läckage mellan mantlarna. Lagringstankar som fylls med tankbil ska vara försedda med nivåmätning och överflyllnadsskydd.

Informationsorgan

Villkor 35:

För informationsutbyte i frågor rörande verksamheten vid flygplatsen ska det finnas ett informationsorgan. I organet ska ingå representanter för Swedavia, Luftfartsverket (LFV),

Länsstyrelserna i Stockholms och Uppsala län, Håbo, Knivsta, Norrtälje, Sigtuna, Sollentuna, Täby, Upplands-Bro, Upplands Väsby, Uppsala och Vallentuna kommuner samt Käppalaförbundet. På förslag från Swedavia eller ovan nämnda länsstyrelser eller kommuner får tillsynsmyndigheten och Swedavia i samråd besluta att även andra kan adjungeras till informationsorganet. Tillsynsmyndigheten och Swedavia bestämmer i samråd närmare hur arbetet i informationsorganet ska bedrivas.

Kontrollprogram

Villkor 36:

Ett kontrollprogram ska finnas för Swedavias verksamhet. Förslag till innehåll i kontrollprogrammet ska lämnas till tillsynsmyndigheten senast sex månader efter det att domen i detta mål vunnit laga kraft.

Uppskjutna frågor

Dagvatten, U4:

Ny lydelse från och med den 2020-06-04. Swedavia AB ska under en fortsatt provotid om fem vintersäsonger (driftsäsonger), med start vintersäsongen 2020/2021, utreda vilka reningseffekter som kan uppnås i Kättstabäckens dagvattenanläggning (KDA) och Halmsjöbäckens dagvattenanläggning (HDA). Utredningen ska innefatta separat provtagning för inkommande och utgående vatten i KDA, HDA, Halmsjöns skärmbassänganläggning (HSDA) samt anläggning för södra flygplatsområdet (SDA), anpassat efter mottaget vatten. Det ska göras en bedömning av den sammantagna vattenkvaliteten i punkten F. Ett program för utredningen ska redovisas för tillsynsmyndigheten senast tre månader efter att deldomen vunnit laga kraft i denna del. Resultat under provotiden ska redovisas till tillsynsmyndigheten i samband med den årliga miljörapporten. Utredningen ska redovisas till mark- och miljödomstolen med förslag till slutliga villkor senast den 30 december efter utgången av den sista vintersäsongen.

Mark, U5:

Swedavia ska, senast sex månader efter det att denna dom tagits i anspråk, till tillsynsmyndigheten redovisa en handlingsplan för arbetet avseende förekomsten och spridningen av PFOS och andra eventuella föroreningar från flygplatsen. Handlingsplanen ska omfatta kartläggning och åtgärder för att minska miljöpåverkan. Swedavia ska redovisa resultat av genomförda åtgärder i miljörapporterna.

Akvifären

Dom från Mark- och miljödomstolen (M2284- 11) enligt miljöbalken, 2013-11-27

TILLSTÅND

- Swedavia AB ges tillstånd att bibehålla 10 stycken grundvattenbrunnar, VB1 till VB5 (värmebrunnar) och KB1 till KB5 (kylbrunnar).
- Anlägga och bibehålla ytterligare två kylbrunnar (KB6 och KB7) i den nordvästra respektive östra delen av det kalla brunnsområdet,
- Anlägga och bibehålla ytterligare två värmebrunnar (VB7 och VB8) i de centrala delarna av det varma brunnsområdet.
- Bibehålla befintlig värmebrunn VB6.
- Bibehålla befintlig provpumpningsbrunn, PB1, som kylbrunn (fortsättningsvis benämnd KB8).
- Anlägga ytterligare en pumpbrunn, PB2.
- Ersätta befintliga och föreslagna brunnar med nya inom samma huvudområde när dessa tjänat ut.
- För uppvärmningsändamål bortleda 2 500 000 m3 grundvatten per år från värmebrunnarna, dock högst 720 m3 per timme, och efter nedkylning återföra motsvarande vattenmängder i kylbrunnarna.
- För kylningsändamål bortleda 2 500 000 m3 grundvatten per år från kylbrunnarna, dock högst 720 m3 per timme, och efter uppvärmning återföra motsvarande vattenmängder i värmebrunnarna. re två kylbrunnar (KB6 och KB7) i den nordvästra respektive östra delen av det kalla brunnsområdet,
- För spolningsändamål bortleda 10 000 m3 per år sammantaget från produktionsbrunnarna.
- Med syfte att begränsa grundvattennivån i den östra delen av akvifären får: bortledning av grundvatten från grundvattenförekomsten genom pumpbrunn PB2, alternativt från någon av produktionsbrunnarna, till Halmsjön ske direkt vid den östra stranden eller via kylcentralen alternativt eller i samverkan, förhandstappning (avsänkning) av akvifärlagret ska ske genom utsläpp av grundvatten från det kalla eller varma brunnsområdet till Halmsjön, direkt eller via kylcentralen, maximalt 900 000 m3 per år bortledas sammantaget genom pumpning och förhandstappning, dock högst 330 m3 per timme.
- När uttag och återledning av grundvatten sker i det nya systemet med värmebrunnar och kylbrunnar enligt ovan, för uppvärmnings- och kylningsändamål maximalt bortleda 4 500 000 m3 ytvatten per år, att fritt disponera mellan uttag av värme och kyla, från anläggningarna i Halmsjön och efter nedkylning respektive uppvärmning återföra motsvarande vattenmängd till Halmsjön.

- Vid kylning får energiuttaget ske som direktkylning och återledning till sjön eller genom nedlagring av kyla till kylbrunnarna i akvifäranläggningen. Nedlagring av kyla sker genom värmeväxling, d.v.s. utan tillförsel av sjövattnet till grundvattnet.
- I enlighet med tidigare meddelat tillstånd bortleda ytvatten från Halmsjön och efter värmeväxling leda tillbaka vattnet till sjön till en volym av högst 10 miljoner m³ per år, dock högst 500 l/s eller 1800 m³ per timme för att så långt möjligt kunna upprätthålla energitillförsel när akvifäranläggningen inte är i bruk.

Värmeanläggning Kolsta

Dom från Mark- och miljödomstolen M 3742- 18, 2019-06-13. Tillståndet är ett ändringstillstånd på dom (M2284-11, 2013-11-27)

TILLSTÅND

Mark- och miljödomstolen ger Swedavia AB tillstånd att vid Stockholm Arlanda Airport inom fastigheten Arlanda 3:1 i Sigtuna kommun anlägga och driva en anläggning för förbränning med en total installerad tillförd effekt av 44 megawatt.

Villkor 1:

Om inte annat följer av övriga villkor ska verksamheten bedrivas i huvudsak enligt vad bolaget har angett i ansökningshandlingarna samt i övrigt åtagit sig i målet.

Villkor 2:

Gällande kontrollprogram för Stockholm Arlanda Airport ska revideras med hänsyn till den nya förbränningsanläggningen och ges in till tillsynsmyndigheten senast tre månader efter att anläggningen har tagits i bruk. Revideringen ska ske i samråd med tillsynsmyndigheten.

Villkor 3:

Utsläpp till luft av stoft får inte överstiga 10 mg/Nm³ . Vid förbränning av flytande bränsle med en drifttid om högst 500 timmar per år som rullande medelvärde under en treårsperiod ska dock gälla att utsläpp till luft av stoft inte får överstiga 20 mg/Nm³ . Kontroll ska ske genom mätning minst en gång per år under minst fyra timmar. Under drift ska utsläpp av stoft övervakas kontinuerligt av röktäthetsmätare.

Villkor 4:

Utsläpp till luft av kolmonoxid får som dygnsmedelvärde inte överstiga 500 mg/Nm³ . Kontroll ska ske genom kontinuerlig mätning

Villkor D2:

Mark- och miljödomstolen överlåter åt tillsynsmyndigheten att besluta om villkor ifråga om hantering av släckvatten.

Pir G grundvattenbortledning

Dom från Mark- och miljödomstolen M 3894- 17, 2018-06-05

TILLSTÅND

Mark- och miljödomstolen ger Swedavia AB tillstånd enligt miljöbalken att inom fastigheten Arlanda 3:1, Sigtuna kommun, vid Stockholm Arlanda Airport få

- Under byggskedet av Pir G och tillhörande bagagekulvertar 9 och 11 samt mediakulvertar leda bort erforderlig mängd grundvatten och inträngande ytvatten för att tillfälligt sänka grundvattennivån till ca +23,0 meter i höjdsystem RH2000 samt utföra och bibehålla nödvändiga anläggningar för detta ändamål
- Under driftskedet av Pir G leda bort erforderlig mängd grundvatten för att permanent sänka grundvattennivån till ca +25,0 meter i höjdsystem RH2000 samt utföra och bibehålla nödvändiga anläggningar för detta ändamål, samt inom fastigheterna Arlanda 3:1 och Arlanda 1:1 få
- Som skyddsåtgärd vid risk för sättningsskador infiltrera ytvatten till grundvattnet samt utföra och Ja Byggnationen av Pir G har pausats på obestämd tid. Under 2023 har därför enbart de delar av domen som berör anläggandet av bagagekulvert 11 varit tillämpliga. Sida 24 (27) bibehålla nödvändiga anläggningar för detta ändamål.

Villkor 1:

Om inte något annat följer av övriga villkor ska anläggningarna utformas och verksamheten bedrivs i huvudsaklig överensstämmelse med vad Swedavia AB har angett i tillståndsansökan jämte bilagor samt vad bolaget i övrigt har uppgett eller åtagit sig i målet.

Villkor 2:

Swedavia AB ska bedriva vattenverksamheten och i övrigt vidta erforderliga skyddsåtgärder så att risken för att grundvattennivåerna sjunker eller höjs till nivåer som kan skada byggnader eller anläggningar minimeras.

Villkor 3:

Under anläggningsskedet ska länshållningsvattnet genomgå erforderlig lokal rening. Reningen ska i huvudsak ske enligt principerna i Bilaga B3 till miljökonsekvensbeskrivningen innan vattnet, beroende på föroreningsinnehåll, antingen leds till flygplatsens dagvattensystem eller till spillvattennätet

Villkor 4:

Swedavia AB ska senast tre månader innan anläggningsåtgärderna påbörjas till tillsynsmyndigheten inge förslag till kontrollprogram under anläggningsskedet. Den närmare utformningen av kontrollprogrammet ska bestämmas i samråd med tillsynsmyndigheten.

Villkor 5:

Swedavia AB ska senast tre månader innan Pir G tas i drift till tillsynsmyndigheten inge förslag till kontrollprogram under driftskedet. Den närmare utformningen av kontrollprogrammet ska bestämmas i samråd med tillsynsmyndigheten.

ARBETSTID:

Arbetena ska vara utförda inom tio år från dagen för domen.

**Ändringstillstånd flygplatsverksamhet – Alternativa
inflygningsprocedurer (kurvade inflygningar) och EoR**

Mark- och miljödomstolen M 6547- 20, 2021-10-15.

TILLSTÅND

Mark- och miljödomstolen lämnar Swedavia AB tillstånd enligt 9 kap. miljöbalken enligt följande.

A. Tillstånd att inom ramen för gällande tillstånd (tillståndsgivet trafikfall 1a) till verksamheten om 350 000 flygrörelser per år få tillämpa alternativa inflygningsprocedurer till bana 01R, bana 01L och bana 19R enligt följande.

Tre RNP AR-procedurer (kurvade inflygningar) till bana 01R benämnda RNP x RWY 01R (AR), RNP y RWY 01R (AR) och RNP z RWY 01R. (AR). Proceduren RNP y RWY 01R (AR) gäller endast sökt alternativ 2.

En RNP AR-procedur (kurvad inflygning) till bana 01L benämnd RNP y RWY 01L (AR)

Två RNP AR-procedurer (kurvade inflygningar) till bana 19R benämnda RNP x RWY 19R (AR) och RNP y RWY 19R (AR).

Antalet RNP AR-procedurer får uppgå till maximalt 19 500 per år till bana 01R, 3 100 per år till bana 01L och 2 900 per år till bana 19R.

B. Tillstånd till modifiering av två bananvändningsmönster som baseras på Established on RNP (EoR) enligt följande. Inflygningar till bana 01R (rak eller kurvad) och bana 01L (kurvad) i kombination med avgångar från bana 01L.

Inflygningar till bana 19L (rak) och bana 19R (kurvad) i kombination med avgångar från bana 19R. Tillståndet gäller högst fem inflygningar enligt respektive punkt under en timme

Villkor 1:

Om inte något annat följer av övriga villkor ska den nu tillståndsgivna verksamheten bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad Swedavia har angett i ansökningshandlingarna samt vad Swedavia i övrigt har uppgett eller åtagit sig i målet.

Villkor 2:

Om inte något annat följer av villkoren i denna dom ska för den nu tillståndsgivna verksamheten i relevanta delar gälla villkoren enligt tidigare tillstånd för flygplatsverksamheten.

Villkor 3:

Flygväg RNP y RWY01R (AR) enligt sökt alternativ 1 ska upphöra att användas och flygvägen ska avpubliceras ur Aeronautical Information Publication (AIP) senast ett år efter det att detta tillstånd har tagits i anspråk

Villkor 4:

Nattetid (kl. 22–06) får inflygningar till bana 01R med RNP AR-procedureerna RNP AR x RWY 01R (AR), RNP AR y RWY 01R (AR) och RNP AR z RWY 01R (AR) endast ske i samband med banarbeten eller potentiella säkerhetsrisker som exempelvis orsakas av särskilda värderförhållanden, olyckstillbud eller jämförbara omständigheter.

Villkor 5:

Ett förslag till ett uppdaterat kontrollprogram ska lämnas till tillsynsmyndigheten senast tre (3) månader efter det att tillståndet har tagits i anspråk.