

BILAGA 2

GÄLLANDE TILLSTÅND OCH VILLKOR FÖR VERKSAMHETEN VID STOCKHOLM ARLANDA AIRPORT

Här följer en sammanställning av gällande tillstånd och villkor för verksamheten vid Stockholm Arlanda Airport. Efter varje villkor hänvisas till den dom eller det beslut varigenom det aktuella villkoret fastställdes.

TILLSTÅNDSGIVEN PRODUKTIONSMÄNGD

Koncessionsnämnden lämnar Luftfartsverket (LFV) tillstånd enligt miljöskyddslagen (1969:387) att på Arlanda flygplats [...] bedriva flygverksamhet [...] på tre rullbanor i en omfattning av högst 372 100 flygrörelser per år [...] med i huvudsak den fördelning på flygplanskategorier (startvikt m.m.) som redovisas i ansökningshandlingarna [...].¹

Koncessionsnämndens för miljöskydd beslut 1993-04-06 nr 46/93.

VILLKOR

Allmänt villkor

1. Om inte något annat framgår av övriga villkor eller av regeringsbeslutet skall anläggningarna utformas och verksamheten – inklusive åtgärder för att minska bullerstörningar samt vatten- och luftföroreningar – bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad LFV i tidigare ärenden har angett eller åtagit sig med de ändringar och tillägg som LFV har ansökt om i miljödomstolens mål nr M 346-01 och som miljödomstolen har medgett i sin deldom den 17 januari 2003 i samma mål. Mindre ändring av anläggningarna och verksamheten får dock företas efter beslut av Länsstyrelsen i Stockholms län, om ändringen inte medför någon ökad störning för

¹ De exkluderade delarna av villkoret gäller flygverksamhet på två rullbanor.

omgivningen. Beträffande ändringar av verksamheten i vissa andra fall gäller vad som sägs i p 7 nedan (i koncessionsnämndens beslut nr 46/93).

Särskilt villkor 1 i Koncessionsnämndens för miljöskydd beslut 1993-04-06 nr 46/93, ändrat genom koncessionsnämndens beslut 1998-09-07 nr 109/98 och miljödomstolens deldom 2003-01-17 i mål nr M 346-01.

Bananvändning/flygvägar

5. Minst 90 % av flygrörelserna (med undantag av rörelserna i lågfartssektorerna), beräknat som årsmedelvärde, skall ligga innanför de av Luftfartsverket angivna - eller annars med berörda myndigheter överenskomna - gränslinjerna. Det ankommer på Koncessionsnämnden för miljöskydd att vid prövningen enligt miljöskyddslagen lägga fast dessa gränslinjer. Luftfartsverket skall senast den första vardagen varje kvartal till ett samarbetsorgan mellan Luftfartsverket samt berörda länsstyrelser och kommuner redovisa avvikelser från fastställda flygvägar samt i anledning därav vidtagna åtgärder.

Villkor 5 i regeringens beslut 1991-08-15 nr 10/91.

Koncessionsnämnden berättigar och förpliktar LFV med stöd av miljöskyddslagen att vidta följande åtgärder vid Arlanda flygplats inom de tider som anges nedan.

a) – e) [...]

f) Införande av MLS eller motsvarande navigationsmedel som medger in- och utflygning i krökta banor; så snart tekniken blir praktiskt tillgänglig.

Villkor avseende anläggningsåtgärder i Koncessionsnämndens för miljöskydd beslut 1993-04-06 nr 46/93.

2. Huvudregler

Efter idrifttagande av den tredje banan skall ankommande och avgående trafik, som framförs enligt Instrument Flight Rules (IFR), avvecklas efter det tillståndsgivna SID/STAR-systemet med tillhörande regelverk (BCL-FT och följdföreskrifter) och med de ändringar som Luftfartsverket har redovisat i Koncessionsnämndens ärende 171-8-96, där nämnden meddelade beslut nr 109/98 och, såvitt avser avgående trafik, i miljödomstolens deldom den 17 januari 2003 i mål nr M 346-01 och i övrigt i detta mål. Minst 90 % av den avgående trafiken skall framföras inom de flygstråk som redovisas i bilaga 2 till Luftfartsverkets ansökan av den 31 augusti 2001 till

miljödomstolen i mål nr M 346-01, till dess respektive flygplan uppnått höjden 1 850 m Mean Sea Level (MSL). Mellan kl. 22 och 07 får inte slutlig inflygning påbörjas förrän flygningen är etablerad på centrumlinjen för den aktuella landningsbanan.

Anflygning skall ske på lägst 750 m MSL till en glidbana med lägst 3° lutning.

Från ovannämnda regler får följande undantag göras:

- Propellerplan med en maximal startvikt överstigande 9 ton, som uppfyller kraven i ICAO Annex 16 kapitel 3 eller 5, samt propellerflygplan med en maximal startvikt understigande 9 ton, som inte framförs enligt Visual Flight Rules (VFR) får, då avveckling enligt SID upp till 1 000 m MSL höjd inte är möjlig av kapacitets- eller säkerhetsskäl, under tiden kl. 07-22 avvecklas inom lågfartssektorer enligt bilaga 2 till Luftfartsverkets ansökan av den 31 augusti 2001 till miljödomstolen i mål nr M 346-01. Tätorter får dock inte överflygas om maximalbullernivån överstiger 70 dB(A). Över 1 000 m MSL höjd gäller inga flygvägsrestriktioner för avgående trafik av ifrågavarande slag.
- Vid marksikt får visuell inflygning utföras mellan kl. 07-22. Vid anflygning på lägsta anflygningshöjden 750 m MSL skall efterföljande inflygning framföras utanför de på bilaga 3 till Luftfartsverkets ansökan av den 31 augusti 2001 till miljödomstolen i mål nr M 346-01 angivna inre begränsningslinjerna. Vid flygning utanför finalen på lägre höjd än 750 m MSL får tätorter inte överflygas.
- Beträffande propellerplan med en maximal startvikt överstigande 9 ton som uppfyller kraven i ICAO Annex 16 kapitel 3 eller 5 samt propellerplan med en maximal startvikt understigande 9 ton gäller dock följande: I syfte att kontinuerligt bibehålla minimiavstånd mellan anflygande på final får nämnda propellerplan, vid behov, under tiden kl. 07-22 anflyga utanför tätort på lägst 600 m MSL till en glidbana med lägst 3° lutning.
- Minst 90 % av den trafik som tillåts anflyga på lägst 600 m MSL skall framföras mellan de i bilaga 3 till Luftfartsverkets ansökan av den 31 augusti 2001 till miljödomstolen i mål nr M 346-01 angivna inre och yttre begränsningslinjerna.

- Andra in- och utflygningsförfaranden får tillämpas när flygsäkerheten, banarbeten och motsvarande omständigheter föranleder det samt vid försvarets användning av Arlanda som reservlandningsplats vid incidentberedskap.
- Beträffande Upplands Väsby tätort gäller särskilda föreskrifter, se särskilt villkor 6 i Koncessionsnämndens beslut nr 109/98.

Särskilt villkor 2 i Koncessionsnämndens för miljöskydd beslut 1993-04-06 nr 46/93, ändrat genom Koncessionsnämndens beslut 1998-09-07 nr 109/98, miljödomstolens deldom 2003-01-17 i mål nr M 346-01, miljödomstolens dom 2004-12-16 i mål nr M 346-01 och Miljööverdomstolens dom 2006-06-02 i mål nr M 258-05.

2A. Propellerflygplan med en maximal startvikt understigande 9 ton och helikoptrar som framförs enligt visuelflygreglerna (VFR) får avvecklas huvudsakligen via in- och utflygningspunkter för VFR-trafik enligt beslutsbilaga B17 (JA 24).

Särskilt villkor 2A i Koncessionsnämndens för miljöskydd beslut 1998-09-07 nr 109/98.

3. Bana 08 får användas för landning och bana 26 får användas för start endast i samband med säkerhetsrisker, såsom extrema vindförhållanden, olyckstillbud o. dyl., eller banarbeten.

Särskilt villkor 3 i Koncessionsnämndens för miljöskydd beslut 1993-04-06 nr 46/93.

5. Jetflygplan samt propellerflygplan med en maximal startvikt överstigande 9 ton som inte uppfyller kraven i ICAO Annex 16, kapitel 3 eller 5, får efter idrifttagandet av den tredje banan mellan kl 22 och 07 inte använda banorna 01L eller 19R.

Från nämnda förbud medges undantag enligt följande.

1. Då säkerhetsrisk föreligger på grund av extrema vindförhållanden eller dyl.
2. Då banarbeten, snöröjning eller motsvarande förhållanden föranleder det.
3. För att undvika överträdelse av NRL-villkor 3 avseende Löwenströmska sjukhuset.
4. Då krav på banlängd över 2 500 m föranleder det.

Särskilt villkor 5 i Koncessionsnämndens för miljöskydd beslut 1993-04-06 nr 46/93, ändrat genom Koncessionsnämndens beslut 1998-09-07 nr 109/98.

6. Vid inflygning till bana 01L får Upplands Väsby tätort inte överflygas öster om förlängningen av denna bana. Efter det att ett navigationssystem tagits i drift som medger kurvad inflygning till bana 01R samtidigt med och oberoende av inflygning till bana 01L, får överflygning av tätorten ej heller ske vid inflygning till bana 01R väster om ARL QTE 167. Även innan ett sådant navigationssystem har införts skall så långt det är möjligt från säkerhetssynpunkt – oavsett vad som sägs i "Särskilt villkor 2" ovan beträffande tid – inflygning med marksikt till bana 01R ske under motsvarande förutsättningar. I dessa båda fall kan dock flygplan föras mot centrumlinjen så snart flygplanet befinner sig innanför ett avstånd ej överstigande 9,6 km från tröskeln till bana 01R, se närmare beslutsbilaga B15 (JA 21).

Luffartsverket skall genomföra utvecklingen mot navigationssystemet RNP-RNAV eller motsvarande med likvärdig eller bättre prestanda för att så snart som möjligt installera och använda ett navigationssystem för ökade möjligheter till kurvade eller sneda inflygningar.

Luffartsverket skall senast den 2 januari 2011 till samarbetsorganet och Länsstyrelsen i Stockholms län redovisa system som möjliggör kurvade eller sneda inflygningar. De olika systemen skall belysas utifrån aspekterna buller, driftförhållanden, kapacitet, ekonomi och säkerhet.

Regelmässiga raka inflygningar till bana 01R får inte ske efter den 1 januari 2018.

Särskilt villkor 6 i Koncessionsnämndens för miljöskydd beslut 1993-04-06 nr 46/93 , ändrat genom Koncessionsnämndens beslut 1998-09-07 nr 109/98 och Miljööverdomstolens dom 2008-10-22 i mål nr M 9403-07.

Buller

2. 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 flygplatsen som är lägre än FBN 55 dB(A). Villkoret skall gälla från den tidpunkt när flygverksamheten på den tredje rullbanan påbörjas, dock senast år 2000.

Villkor 2 i regeringens beslut 1991-08-15 nr 10/91.

3. När det gäller Upplands Väsby kommun noterar regeringen att Luffartsverket i sin ansökan angett att samtliga planerade bostadsområden i kommunen ligger utanför den av verket redovisade gränsen för flygbuller FBN 55 dB(A). När det gäller befintlig

bebyggelse i kommunen 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 FBN 55 dB(A). Villkoret skall gälla från den tidpunkt när flygverksamheten på den tredje rullbanan påbörjas, dock senast år 2000. Det ankommer på Koncessionsnämnden för miljöskydd att fastställa de närmare villkoren för flygbullret. För Löwenströmska sjukhuset skall, utöver vad som kan komma att föreskrivas av Koncessionsnämnden för miljöskydd, gälla att bullerstörningar från flygverksamheten överstigande 70 dB(A) inte får förekomma kl. 23.00 - 06.00. Vidare skall Luftfartsverket svara för de kostnader beträffande skyddsåtgärder mot buller vid sjukhuset som Koncessionsnämnden finner nödvändiga med anledning av den utvidgade verksamheten.

Villkor 3 i regeringens beslut 1991-08-15 nr 10/91.

4. I Uppsala kommun² 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 FBN 55 dB(A). Villkoret skall gälla från den tidpunkt när flygverksamheten på den tredje rullbanan påbörjas, dock senast år 2000. Det ankommer på Koncessionsnämnden för miljöskydd att fastställa de närmare villkoren för flygbullret.

Villkor 4 i regeringens beslut 1991-08-15 nr 10/91.

Krav på bullerskyddsåtgärder i fastigheter

LFV skall i de bostadshus och bostadslägenheter som ligger innanför gränskurvan för 60 dB(A) FBN för trafikfall 372 100 rörelser, domsbilaga A till miljödomstolens deldom den 17 januari 2003 i mål nr M 346-01, vidta bullerdämpande åtgärder som leder till minst 10 dB(A) sänkning av ljudnivån inomhus i bostadsutrymmen. Denna skyldighet gäller dock inte för bostadsutrymmen där den ekvivalenta ljudnivån inomhus även utan åtgärder underskrider 35 dB(A) FBN och begränsas också till åtgärder varigenom den ekvivalenta ljudnivån blir högst 30 dB(A) FBN för sådana fall där ljudnivån utan åtgärder uppgår till 35-40 dB(A) FBN. Åtgärderna skall vara vidtagna senast när den tredje rullbanan tas i drift utom vad avser de tillkommande fastigheter som skall isoleras med anledning av den del av ansökan i miljödomstolens mål nr M 346-01 som prövas genom miljödomstolens deldom den 17 januari 2003. Dessa fastigheter skall isoleras senast inom ett år efter det att denna deldom har vunnit laga kraft.

² Uppsala kommun är ersatt med Knivsta kommun då det i villkoret aktuella området numera ligger i Knivsta kommun.

Bullerbegränsande åtgärder enligt föregående stycke skall även vidtas när den maximala ljudnivån regelbundet³ minst tre gånger per natt uppgår till, i en första etapp minst 80 dB(A) och i en andra etapp minst 70 dB(A). Målet för åtgärderna skall vara att den maximala ljudnivån inomhus i bostadsutrymmen inte överstiger 45 dB(A). Åtgärderna i den första etappen skall vara utförda senast när den tredje rullbanan tas i drift, utom vad avser de tillkommande fastigheter som skall isoleras med anledning av den del av ansökan i miljödomstolens mål nr M 346-01 som prövas genom miljödomstolens deldom den 17 januari 2003. Dessa fastigheter skall isoleras senast inom ett år efter det att denna deldom har vunnit laga kraft. Åtgärderna i den andra etappen skall vara utförda senast vid utgången av 2007.

Tidsfristen för åtgärdernas genomförande för viss fastighet förlängs i fall av hänskjuten tvist till ett år – eller den längre tid som tillsynsmyndigheten finner erforderlig – efter det att lagakraftvunnet slutligt avgörande i frågan föreligger.

Åtgärderna skall utformas och utföras i samråd med fastighetsägaren. Vid meningsskiljaktighet mellan LFV och fastighetsägaren om åtgärdens utformning och dimensionering, skall den tvistiga frågan hänskjutas till tillsynsmyndigheten för beslut. Detta hindrar dock inte att LFV och fastighetsägaren träffar avtal om ekonomisk kompensation eller annat som alternativ – helt eller delvis – till skyddsåtgärder.

Villkor avseende krav på bullerskyddsåtgärder i fastigheter i Koncessionsnämndens för miljöskydd beslut 1993-04-06 nr 46/93, ändrat genom Koncessionsnämndens beslut 1998-09-07 nr 109/98 och Miljödomstolens deldom 2003-01-17 i mål nr M 346-01.

[I] 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 (beslutsbilaga A1) endast beröras av flygbuller från verksamhet på flygplatsen som är lägre än FBN 55 dB(A). Villkoret skall gälla från den tidpunkt när flygverksamheten på den tredje rullbanan påbörjas.

Villkor avseende Vallentuna i Koncessionsnämndens för miljöskydd beslut 1998-09-07 nr 109/98.

³ Rekvisitet "regelbundet" tolkades av Miljööverdomstolen i domar 2004-08-31 i mål nr M 5788-03 och M 904-908-03. Miljööverdomstolen konstaterade att en fastighet är berättigad till bullerskyddsåtgärder om fastigheten utsätts för tre eller fler bullerhändelser med en maximal ljudnivå om minst 80 dB(A) under minst 150 nätter under ett kalenderår. Genom domarna flyttades även tiden för när LFV senast ska utreda frågan om en fastighet omfattas av åtgärder i en första etapp fram till den 30 november 2004.

8. [...] ⁴ Fr.o.m. idrifttagandet av den tredje rullbanan får verksamheten vid de tre rullbanorna inte ge upphov till högre ekvivalent flygbuller (FBN) än 65 respektive 55 dB(A) (riktvärden) utanför de i bilaga C till miljödomstolens deldom den 17 januari 2003 i mål nr M 346-01 redovisade kurvorna.

Om den kontroll som sker inom kontrollprogrammets ram visar att de FBN-nivåer som anges i villkor 8 mera regelbundet överskrids med omkring 3 dB(A) enheter skall Länsstyrelsen i Stockholms län underställa miljödomstolen frågan om de åtgärder m.m. som erfordras med anledning därav. Även mindre överskridande än vad som nyss sagts kan, om skäl föreligger från tillåtlighetssynpunkt, underställas miljödomstolens prövning. Sådan underställning kan föranstaltas av Naturvårdsverket eller Länsstyrelsen i Stockholms län samt - i fall som avses i första meningen - av berörda kommuner.

Detta gäller dock inte de gränslinjer för FBN 55 dB(A) som inte får överskridas enligt regeringens beslut den 15 augusti 1991 enligt 4 kap. lagen om hushållning med naturresurser m.m. (NRL-linjerna) samt den gränslinje för Vallentuna tätort som har bestämts i Koncessionsnämndens beslut nr 109/98.

Särskilt villkor 8 i Koncessionsnämndens för miljöskydd beslut 1993-04-06 nr 46/93, ändrat genom Koncessionsnämndens beslut 1998-09-07 nr 109/98, Koncessionsnämndens beslut 1998-12-15 nr 192/98 och miljödomstolens deldom 2003-01-17 i mål nr M 346-01.

9. Motorkörning – varmed inte avses täthetsprov – skall senast den 1 oktober 1995 företas i den nyanlagda motorkörningsplatsen vid Hangar 4. Motorkörning får inte ge upphov till en högre ekvivalent ljudnivå under provtiden än 45 dB(A) vid fasad i Odensala. Motorkörning av mindre vanliga flygplanstyper, som inte kan tas in på motorkörningsplatsen, får dock ske på annan plats – i första hand vid östra banändan (08). Motorprovning utanför motorprovplatsen får endast utföras efter tillstånd från flygledartornet. Utdelade nattliga tillstånd journalförs i flygledartornet. Nattetid (kl 22-07) får sådan motorkörning ske högst 10 gånger per år.

Särskilt villkor 9 i Koncessionsnämndens för miljöskydd beslut 1993-04-06 nr 46/93, ändrat genom Koncessionsnämndens beslut 1994-12-13 nr 172/94.

Utsläpp till luft

1. Luftfartsverket skall inrikta verksamheten så att de samlade utsläppen av kväveoxider och koldioxid från flygverksamheten samt marktransporter vid, till och från flygplatsen minimeras. Som riktvärde bör därvid gälla att utsläppen år 2000 inte bör överstiga 1990 års nivå. Det ankommer på Koncessionsnämnden för miljöskydd

⁴ Första delen av villkoret gäller flygverksamhet på två rullbanor.

att vid prövningen enligt miljöskyddslagen ange utgångspunkter för att bestämma utsläppens storlek. Utsläppen av koldioxid och kväveoxider från flygverksamheten och marktransporter i anslutning till den vid flygplatsen får senast tio år efter det att rullbanan har färdigställts inte överstiga 1990 års nivå. LFV skall till länsstyrelsen i Stockholms län senast den 1 mars varje år redovisa föregående års utsläpp av kväveoxider och koldioxid från den nämnda verksamheten vid flygplatsen.

Villkor 1 i regeringens beslut 1991-08-15 nr 10/91, ändrat genom Miljööverdomstolens dom 2008-10-22 i mål nr M 9446-07, fastställt genom Högsta domstolens dom 2010-02-23 i mål nr T 4783-08.

Utgångspunkter för beräkning av utsläppen av koldioxid och kväveoxider enligt villkorspunkt 1 i regeringens beslut enligt NRL

På grund av uppdraget i villkorspunkten 1 i regeringsbeslutet föreskriver Koncessionsnämnden att utsläppsmängderna av koldioxid och kväveoxider från verksamheten för dels år 1990, dels varje år fr.o.m. år 1994 skall beräknas enligt följande grunder.

Bestämningarna av utsläppen skall avse flygtrafiken inom LTO-cykeln, inklusive taxning och väntan, emitterande verksamheter inom flygplatsen i form av energiproduktion, intern servicetrafik och motorprovning, marktransporter för passagerare och anställda från bostads- eller arbetsplats till Arlanda och åter samt transporter av fraktgodis, post och förnödenheter från leverantör eller depå till Arlanda och åter.

Utsläppen från flygplanen skall beräknas på grundval av det faktiska antalet rörelser under året för de förekommande flygplanstyperna med de gaspådrag under olika tider som anges i flygbolagens regler för start- och landningsrutiner, inklusive taxning och väntan, samt med de utsläppsvärden vid olika gaspådrag som anges i flygplanstypernas certifieringsdata. Mindre frekventa flygplanstyper utan kända data för pådrag och utsläpp skall hänföras till en liknande flygplanstyp, varvid utsläppen justeras för skillnad i startvikt.

Utsläppen för motorprovning skall beräknas på motsvarande sätt som för LTO på grundval av tider och pådrag vid prov och taxning.

Utsläppen från energiproduktion skall grundas på bränsleförbrukning och uppmätta eller uppskattade energispecifika NO_x-utsläpp.

Utsläppen från den interna trafiken skall bestämmas på grundval av det totala trafikarbetet, uppdelat på last- och dragbilar, personbilar och minibussar, och de emissionsvärden som anvisas av Vägverket eller annan ansvarig myndighet vid hastigheten 30 km/h.

Mängden och sättet för marktransporter för flygpassagerare och personal skall grundas på resultat av trafikräkning under en eller flera hela veckor på samtliga vägar till och från flygplatsen, omräknad med kvoten mellan årsmedeltalet flygpassagerare per dygn och flygpassagerarantalet per dygn under räkningstiden samt intervjuer med flygpassagerare och anställda om färdväg. Emissionerna från det på så sätt bestämda trafikarbetet, fördelat på bussar och personbilar, och på vägdelsträckor med olika hastighetsklasser skall beräknas med tillämpning av de specifika emissionsvärden som anvisas av Vägverket eller annan ansvarig myndighet. Personbilstrafiken skall fördelas på bilar med och utan katalysator med ledning av intervjuer eller på något annat tillförlitligt sätt.

De utsläpp av koldioxid och kväveoxider som anses svara mot tågtrafikens elförbrukning skall beräknas med utgångspunkt från de genomsnittliga utsläppen för produktionen av den el som förbrukas i Sverige.

Transporter med bil och buss till och från tågterminaler skall anses ge upphov till 5 % av de emissioner som tågpassagerarnas alternativa resor med bil och buss till och från Arlanda skulle ha föranlett. Förutom anslutningsresor till och från tågterminaler, skall även transporter med bil och buss till och från bussterminaler ingå i beräkningsunderlaget.

Mängden av trafikarbetet för fraktgods, post och förnödenheter, fördelade på fordonslag och vägdelsträckor med olika hastighetsklasser, skall bestämmas på grundval av manuell trafikräkning och intervjuer med speditörer, mottagare av förnödenheter inkl. bränsle, postföretag m.fl. Emissionerna skall beräknas på grundval av specifika värden som anvisas av Vägverket eller annan ansvarig myndighet. I trafikarbetet skall inte inräknas transporter för byggnadsarbeten som inte har karaktär av underhåll eller återkommande förnyelse.

Detaljbestämmelser om emissionsberäkningarna får beslutas av Länsstyrelsen i Stockholms län efter samråd inom samarbetsorganet. Länsstyrelsen skall även ha rätt att besluta om ändringar av beräkningsmetoden, om omständigheterna ger anledning till det. Ändringar skall i sådant fall även avse förutsättningarna för 1990 års jämförelsestadium i tillämpliga delar.

Villkor avseende beräkning av utsläppen enligt regeringens villkor 1 i Koncessionsnämndens för miljöskydd beslut 1993-04-06 nr 46/93, ändrat genom regeringens beslut 1997-06-12 nr 18/97 (kursiverad text).

11. Om inte strängare föreskrifter kommer att meddelas i lag eller annan författning, får i panncentralerna endast användas tunn eldningsolja med en högsta svavelhalt av 0,1 viktprocent eller annat bränsle som inte medför ett större utsläpp av svavel och kväveoxider än sådan olja.

Särskilt villkor 11 i Koncessionsnämndens för miljöskydd beslut 1993-04-06 nr 46/93.

12. Stoffutsläppet från oljeeldning får inte överstiga 1 g per kg bränsle.

Särskilt villkor 12 i Koncessionsnämndens för miljöskydd beslut 1993-04-06 nr 46/93.

Utsläpp till vatten

6. Vid Långåsen får koncentrationen av nitratkväve inte överstiga 5 mg per liter. Vidare får koncentrationen av polyaromatiska kolväten inte överstiga 0,2 µg per liter eller det högre värde (referensvärde) som fastställs av Koncessionsnämnden för miljöskydd vid provningen enligt miljöskyddslagen.

Koncentrationen i grundvattnet skall mätas vid av Luftfartsverket föreslagna kontrollbrunnar på ömse sidor av den tredje rullbanan.

Om nämnda värden överskrids skall den tredje rullbanan tas ur drift till dess koncentrationen gått ner till angivna värden.

Villkor 6 i regeringens beslut 1991-08-15 nr 10/91.

Reningsverk vid brandövningsplats

Länsstyrelsen meddelar med stöd av Koncessionsnämndens för miljöskydd delegation i beslut nr 46/93, daterat den 6 april 1993, följande villkor för rening och avledande av förorenat dagvatten vid nuvarande brandövningsplats (NÖP) vid Arlanda flygplats.

1. Verksamheten skall bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad som angivits i anmälan daterad 1997-03-06 om inte annat anges nedan.

2. Förorenat dagvatten inom området skall samlas ihop och renas. Utgående vatten från reningsanläggningen skall avledas via en reningsanläggning, vattenmagasin och infiltrationsbädd före utsläpp till dike.

Länsstyrelsen uppskjuter med stöd av 21 § miljöskyddslagen frågan om slutliga villkor för utsläpp till vatten från brandövningsplatsen. Luftfartsverket skall senast 6 månader efter det att reningsanläggningen tagits i drift redovisa vilka halter och mängder som släppts ut från anläggningen och i övrigt redogöra för anläggningens funktion. Förslag till kontrollprogram för provotiden skall lämnas till Länsstyrelsen så snart som möjligt, dock senast före det att anläggningen tas i drift. Reningsanläggningen skall vara i drift senast den 1 september 1997.

Länsstyrelsens i Stockholms län beslut 1997-06-16 dnr 246-1997-4833 .

Länsstyrelsen beslutar att avsluta provotidsförfarandet i fråga om utsläpp av kväve, fosfor och oljerester från reningsanläggningen vid brandövningsplatsen och beslutar om följande villkor.

3. Reningsanläggningen skall ständigt drivas så att högsta möjliga reningseffekt uppnås med tekniskt-ekonomiskt rimliga insatser.

4. Kvävehalten i utgående avloppsvatten mätt som totalkväve och kontrollerat enligt vid varje tidpunkt gällande kontrollprogram får som riktvärde inte överstiga 2,0 mg/l.

5. Fosforhalten i utgående avloppsvatten mätt som totalfosfor och kontrollerat enligt vid varje tidpunkt gällande kontrollprogram får som riktvärde inte överstiga 0,2 mg/l.

6. Oljehalten i utgående avloppsvatten mätt som opolära alifatiska kolväten och kontrollerat enligt vid varje tidpunkt gällande kontrollprogram får som riktvärde inte överstiga 2,0 mg/l.

Länsstyrelsens i Stockholms län beslut 1999-02-15 dnr 18416-98-46333.

13. Avisning av flygplan med glykol får endast ske inom områden med avrinning till ett uppsamlingssystem. Förebyggande avisning får dessutom ske vid samtliga terminaler på villkor som tillsynsmyndigheten får fastställa. Omhändertagna vätskor skall överföras till en utjämningsbassäng eller till en uppsamlingstank för användning.

För utsläpp av glykol, mätt som COD eller TOC, får som gränsvärde högst 10 % av använd mängd glykol nå dagvattnet. Luftfartsverket skall dock sträva efter att minska utsläppen till 5 %.

Den uppsamlade glykol som inte kommer till annan användning får tillföras spillvattennätet. Tillförsel av glykol till detta får inte överstiga 10 ton mätt som COD – eller motsvarande mängd TOC med den omräkningsfaktor som tillsynsmyndigheten bestämmer – under ett enskilt dygn. Tillförseln av glykol upp till tillåten nivå skall ske i samråd med Käppalaförbundet och Sigtuna kommun.

Särskilt villkor 13 i Koncessionsnämndens för miljöskydd beslut 1993-04-06 nr 46/93, ändrat genom regeringens beslut 1995-11-30 nr 10/95 och miljödomstolens dom 2004-10-12 i mål nr M 135-02.

Länsstyrelsen förelägger med stöd av 26 kap. 9 § miljöbalken Luftfartsverket att årligen i samband med glykolrapporteringen redovisa resultatet av preventiv anti-icing i form av bl.a. antal flygplan som kunnat nyttja anti-icing proceduren, antal anti-icing som behövde fullskalig avisning, antalet flygplan som trafikerat taxibanorna W och U efter avisning, skillnaden i mängd använd glykol p.g.a. preventiv anti-icing samt övriga konsekvenser av betydelsen för mängden glykol och dess omhändertagande.

Skulle erfarenheter visa att förfarandet medför en ökad störning för omgivningen kan hanteringen komma att omprövas.

Länsstyrelsens i Stockholms län beslut 2002-02-18 dnr 18621-2002-4588.

14. Luftfartsverket skall för avisning av rullbanor, taxibanor och ramper använda avisningsmedel som är baserade på acetat, formiat eller annan substans med jämförbara eller bättre egenskaper från miljösynpunkt. Dock får undantagsvis urea användas i samband med underkyllt regn eller vid motsvarande svåra isförhållanden eller på platser som kräver särskilt noggrann avisning. Koncessionsnämnden överlämnar enligt 20 § miljöskyddslagen åt Länsstyrelsen i Stockholms län att, efter anmälan från Luftfartsverket, pröva frågan om tillstånd att använda sådana nya medel för banavisning.

Särskilt villkor 14 i Koncessionsnämndens för miljöskydd beslut 1993-04-06 nr 46/93, ändrat genom Koncessionsnämndens beslut 1997-11-24 nr 145/97.

Länsstyrelsen uppmanar Luftfartsverket att i sin egenkontroll även fortsättningsvis analysera acetat eftersom tidigare erfarenheter har visat en viss eftersläpning av

utläckaget av avisningsmedlet. Luftfartsverket bör även, i sin egenkontroll, utreda det nya banavisningsmedlets påverkan på APA-anläggningen.

Länsstyrelsens i Stockholms län beslut 2003-01-16 dnr 18621-2002-82890.

Länsstyrelsen uppmanar Luftfartsverket att fortsätta med analyser av acetat tills en rimlig förklaring finns varför acetat detekteras i vattnet från bana 3 trots att acetat aldrig använts på banan.

Länsstyrelsens i Stockholms län beslut 2005-03-16 dnr 5556-2004-11032.

18. Alla avloppsvatten från verkstäder som kan bli oljekontaminerade skall behandlas i oljeavskiljare på ett sådant sätt att halten mineralolja i utgående vatten inte överstiger 100 mg/l.

Särskilt villkor 18 i Koncessionsnämndens för miljöskydd beslut 1993-04-06 nr 46/93.

Omhändertagande av dagvatten

Koncessionsnämnden sköt i beslut nr 46/93 med stöd av 21 § miljöskyddslagen upp avgörandet av frågan om slutliga villkor beträffande bl.a. omhändertagande för utjämning och eventuell rening av dagvatten från rullbanor och taxibanor (uppskavsfråga b). I Koncessionsnämndens beslut 1997-04-18 nr 45/97 förlängdes provotiden ytterligare och i nämndens beslut 1997-11-24 nr 145/97 omformulerades provotidsfrågan något.

1. Miljödomstolen avslutar prövningen avseende omhändertagande av dagvatten från rullbana 01/19 och västra delen av rullbana 08/26 (område AB19) jämte därtill fogade taxibanor och föreskriver följande. Luftfartsverket skall senast ett år efter idrifttagandet av den tredje banan omhänderta dagvatten från rullbana 01/19 och västra delen av rullbana 08/26 jämte därtill fogade taxibanor och sammanföra dagvattnet till en punkt väster om bana 01/19 samt i anslutning till denna punkt uppföra en reningsanläggning, allt i huvudsaklig överensstämmelse och med minst den reningseffekt som framgår av slutrapport "Projekt A.P.A." 1998-09-28.

Det överlämnas åt länsstyrelsen i Stockholms län att utforma närmare villkor för reningsanläggningen.

Inga närmare villkor finns utformade för APA-anläggningen (Kättstabäckens dagvattenanläggning).

2. Beträffande omhändertagande av dagvatten från östra delen av rullbana 08/26 med därtill hörande del av taxibanan (område Ö 08/26) skall Luftfartsverket utreda förutsättningarna för lokalt omhändertagande av dagvattnet. Utredningen skall redovisas senast 2001-07-01 och innehålla ett konkret förslag på lösning av dagvattenfrågan inom detta område som skall kunna vara genomförd vid den tidpunkt som infaller först, 2001-11-01 eller inom ett år efter idrifttagandet av tredje banan.

Prövotiden i denna del förlängdes genom miljödomstolens dom 2005-11-29 i mål nr M 162-01 till den 1 juli 2006.

3. Luftfartsverket skall senast vid idrifttagandet av den tredje banan ha genomfört åtgärder för att omhänderta dagvattnet från den tredje rullbanan med tillhörande parallelltaxibana (område BA3). Vattnet skall innan det leds vidare mot recipient ledas till ett utjämnings- och sedimenteringsmagasin väster om banan. Luftfartsverket skall återkommande kontrollera föroreningsinnehållet och – om inte kontrollresultatet indikerar behov av tidigare åtgärder – senast två år efter idrifttagandet av tredje banan redovisa konkreta och slutliga förslag till reningsåtgärder som skall kunna genomföras senast inför tredje banans tredje vintersäsong.

4. Luftfartsverket skall återkommande kontrollera föroreningsinnehållet i dagvattnet från anslutande taxibanorna U och W samt utreda behovet av reningsåtgärder senast två år efter idrifttagandet av tredje banan redovisa konkreta och slutliga förslag till reningsåtgärder som skall kunna genomföras senast inför tredje banans tredje vintersäsong.

LFV lämnade den 30 juni 2006 in en redovisning till miljödomstolen av hur dagvattenhanteringen på flygplatsen i framtiden kommer att gå till. Deldom har meddelats i mål nr M 1422-07.

Miljödomstolens deldom 1999-10-29 i mål nr M 146-99.

Miljödomstolen förlänger prövotiden avseende hantering av dagvatten från östra delen av bana 2 med därtill hörande del av taxibanan (område Ö08/26) och bana 3 med tillhörande taxibanor W och U. Med ändring av miljödomstolens deldom 1999-10-29 i detta mål, tidigare betecknat M 146-99, och dom 2005-11-29 i mål nr M 162-01, föreskrivs följande.

1. Luftfartsverket skall senast den 1 oktober 2008 antingen ge in en ansökan om tillstånd till miljödomstolen eller ge in en anmälan till Länsstyrelsen i Stockholms län om uppförande av kompletterande utjämningsdamm/-dammar för hantering av dagvatten från östra delen av bana 2 med därtill hörande del av taxibanan (område Ö08/26) och bana 3 med tillhörande taxibanor W och U.

LFV har lämnat in en anmälan till länsstyrelsen avseende en damm för omhändertagande av dagvatten från östra delen av bana 2 med därtill hörande del av taxibanan (dnr 535-2008-80493). Länsstyrelsen har begärt kompletteringar av denna anmälan. Swedavia har lämnat in en ansökan om tillstånd till miljödomstolen att anlägga och driva Halmsjöbäckens dagvattenanläggning för omhändertagande av dagvatten från bana 3 med tillhörande taxibanor W och U (mål nr M 3423-10). Swedavia har även lämnat in en ansökan om tillstånd att flytta Halmsjöbäcken till miljödomstolen (mål nr M 3422-10).

2. Luftfartsverket skall till miljödomstolen i detta mål senast den 1 juli 2010 redovisa ett konkret och slutligt förslag till utformning av en ny "APA"-anläggning ("Acetat på Arlanda") för omhändertagande av dagvatten från den östra delen av bana 08/26 med därtill hörande del av taxibanan (område Ö08/26) och bana 3 med anslutande taxibanorna U och W jämte slutliga villkor i prövotidsfrågan. Anläggningen skall kunna tas i drift senast två år efter dagen för dom i målet.

Den 30 juni 2010 lämnade Swedavia en sådan redovisning med förslag till slutliga villkor till miljödomstolen.

Miljödomstolens deldom 2007-12-05 i mål nr M 1422-07.

Anmälan om säsongslagringsdamm för dagvatten vid APA-anläggningen på Arlanda flygplats, Sigtuna kommun. Den anmälda vattenverksamheten kan huvudsakligen genomföras som redovisats i anmälningshandlingarna.

Länsstyrelsens i Stockholms län beslut 2008-08-28 dnr 535-2007-59677.

Anmälan om flyttning av Kättstabäcken inom fastigheterna Kättsta 1:9 och Kättsta 1:10, Arlanda flygplats, Sigtuna kommun. De aktuella åtgärderna ska rymmas inom ramen för vad som gäller för torrlägningsföretaget, Elgesta-Kättsta.

Länsstyrelsens i Stockholms län beslut 2008-08-28 dnr 535-2008-53447.

Koncessionsnämnden sköt i beslut nr 46/93 med stöd av 21 § miljöskyddslagen upp avgörandet av frågan om slutliga villkor beträffande bl.a. utsläpp av kadmium från LFVs spillvattensystem (uppskovsfråga c). Koncessionsnämnden förlängde prövotiden i beslut 1997-04-18 nr 45/97. Miljödomstolen fastställde villkor i dom 1999-10-29 i mål nr M 145-99.

Miljödomstolen ändrar villkor C i miljödomstolens dom den 29 oktober 1999 i mål nr M 145-99 så att det får följande lydelse.

1. Luftfartsverket skall för rening av vatten från rengöring och avisning av verkets fordon, för permanent bruk ha:

1.1) den anläggning som i domen den 29 oktober 1999 benämns provisorisk reningsanläggning,

1.2) en anläggning vid Brandstation Öst, där vatten från tvätt vid denna brandstation renas för att sedan via flygplatsens slutna spillvattennät föras till det kommunala spillvattennätet för vidare befordran till Käppala reningsverk för slutligt omhändertagande samt

1.3) en anläggning söder om Brand- och räddningsskolan, dit vattnet från tvätt vid skolan och brandstation Väst förs genom slutna ledning för att efter rening vid anläggningen föras till det kommunala spillvattennätet för vidare transport till Käppala reningsverk för slutligt omhändertagande.

2. Luftfartsverkets anläggningar för rengöring och tvätt av fordon samt för rening av vatten från sådan verksamhet skall vara utförda och drivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad verket har angett i detta mål. Anläggningarna för rening av vatten skall minst ha den reningseffekt som Luftfartsverket har redovisat i målet.

3. Miljödomstolen överlåter åt Länsstyrelsen i Stockholms län att meddela närmare föreskrifter om anläggningarnas placering och utformning, om utsläppen från den samt kontrollprogram.

Miljödomstolens dom 2003-01-17 i mål nr M 178-02.

Länsstyrelsen beslutar att nedan utgående halter får som riktvärde inte överskridas i utgående avloppsvatten från anläggningen (dessa krav gäller samtliga LFVs reningsanläggningar):

Parameter	Riktvärde mg/l	Provtagningsfrekvens
Kadmium (Cd)	0,001	kvartalsprov
Bly (Pb)	0,05	månadsprov
Koppar (Cu)	0,2	månadsprov
Krom (Cr)	0,05	månadsprov
Nickel (Ni)	0,05	månadsprov
Zink (Zn)	0,2	månadsprov
Mineralolja	50,0	1 stickprov per månad

Länsstyrelsens i Stockholms län beslut 2001-11-27 dnr 18621-2001-55826 .

Koncessionsnämnden sköt i beslut nr 46/93 med stöd av 21 § miljöskyddslagen upp avgörandet av frågan om slutliga villkor beträffande bl.a. utsläpp av spillvatten från kemtoaletter (uppskovsfråga d).

Koncessionsnämnden avslutar prövotidsförfarandet i fråga om utsläpp av spillvatten från kemtoaletter och lämnar Luftfartsverket tillstånd enligt miljöskyddslagen att släppa ut detta vatten i spillvattensystemet för Stockholm-Arlanda flygplats. Luftfartsverket skall redovisa vilka mängder och typer av biocider som tillförs spillvattennätet. Frekvensen av denna redovisning skall bestämmas av länsstyrelsen i kontrollprogrammet.

Koncessionsnämndens för miljöskydd beslut 1997-04-18 nr 45/97.

Tunnlar

Tillstånd till bortledning av grundvatten från tunnlar och utförande av anläggningar för det inom Arlanda flygplats, Sigtuna kommun, Stockholms län.

Miljödomstolen ger Luftfartsverket tillstånd enligt miljöbalken att vid Arlanda flygplats bortleda inläckande grundvatten från de i målet aktuella tunnarna, under såväl anläggningsskedet som driftskedet, samt att anlägga och för framtiden bibehålla anordningar för vattenbortledning, allt i huvudsaklig överensstämmelse med vad verket har angett i målet. Miljödomstolen föreskriver följande villkor för verksamheten.

1. Mängden grundvatten som leds bort från tunnarna får vara i medeltal högst 5 l per minut och 100 meter tunnel.
2. Sprängstensmassorna skall spolras med vatten innan de schaktas ut ur tunnarna.
3. Processavloppsvatten skall efter slamavskiljning i sedimenteringsbassänger och oljeavskiljning avledas till Käppala reningsverk. Det skall då ha en oljehalt på högst 50 mg/l.
4. Under drifttiden skall inläckande grundvatten avledas till områdets dagvattensystem.
5. Högst 2 500 kg kväve får släppas ut i Halmsjöbäcken med dräneringsvattnet från de till utfyllnad använda sprängstensmassorna.

Tillståndet i denna dom får tas i anspråk även om domen inte har vunnit laga kraft.

De arbeten som avses med tillståndet skall vara utförda inom 5 år från dagen för denna dom. Tillståndet förfaller om Luftfartsverket inte iakttar denna bestämmelse.

Om den verksamhet som avses med tillståndet medför skador, som miljödomstolen inte har förutsett, får den skadelidande framställa krav på ersättning. Sådant anspråk skall, för att tas upp till prövning, framställas till miljödomstolen inom 5 år från utgången av den arbetstid som bestämts.

Miljödomstolen överlåter till Länsstyrelsen i Stockholms län att, för både anläggningstid och drifttid, fastställa villkor om kontroll och mätning rörande grundvattennivå, inläckning, utpumpat vatten, halt av slam, olja och N_{tot} samt rörelser i rullbanor, vägar och byggnader.

Miljödomstolens dom 2000-06-21 i mål nr M 354-99.

Kylvatten från Halmsjön

Tillstånd till en kylanläggning med uttag av kylvatten i Halmsjön inom Arlanda flygplats, Sigtuna kommun, Stockholms län

Luffartsverket får tillstånd enligt miljöbalken

-att leda vatten från Halmsjön och efter värmeväxling leda tillbaka vattnet till sjön till en volym av högst 10 miljoner m^3 /år och högst 500 l/s eller 1 800 m^3 /timme,

- att anlägga och för framtiden behålla en pumpstation samt ledningar med intags- och utloppsanordningar i huvudsaklig överensstämmelse med vad verket har angett i målet,

- att anlägga och bibehålla en kylanläggning med en kapacitet av 18 000 kW i huvudsaklig överensstämmelse med vad verket har angett i målet,

- att alternativt avleda värme från kondensatorer till luft via kylmedelskylare i huvudsaklig överensstämmelse med vad verket har angett i målet.

Tillståndet får tas i anspråk även om domen inte har vunnit laga kraft.

De arbeten som avses med tillståndet skall var utförda inom tio år från dagen för denna dom. Tillståndet förfaller om Luftfartsverket inte iakttar denna bestämmelse.

Om den verksamhet som avses med tillståndet medför skador, som miljödomstolen inte har förutsett, får den skadelidande framställa anspråk på ersättning. Sådant anspråk skall, för att få tas upp till prövning, framställas till miljödomstolen inom tio år från utgången av den arbetstid som bestämts. Miljödomstolen fastställer att den andel av förlust eller inskränkning som tillståndshavaren enligt 31 kap. 22 eller 23 § miljöbalken är skyldig att tåla utan ersättning skall motsvara en tjugondel (1/20) av tillämpat värde.

Miljödomstolen godkänner den i målet ingivna miljökonsekvensbeskrivningen.

Miljödomstolen föreskriver följande villkor för verksamheten.

1. Verksamheten skall bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad bolaget har uppgett eller åtagit sig i målet, om inte annat framgår av denna dom.
2. Luftfartsverket skall vid behov underhålla sjön och vidta försiktighetsåtgärder för att minska betydande påverkan på de ekologiska betingelserna i sjön.
3. Luftfartsverket skall, innan anläggningen tas i drift, lämna in ett förslag till kontrollprogram till tillsynsmyndigheten.

Miljödomstolens dom 2000-05-10 i mål nr M 441-99, ändrad genom miljödomstolens dom 2008-08-26 i mål nr M 3042-07 enligt nedan.

Bortledning av grund- och ytvatten m.m. för nyttjande av Långåsen respektive Halmsjön i Sigtuna kommun, Stockholms län, som energilager och energikälla (akviferlagret)

Tillstånd:

Miljödomstolen meddelar Luftfartsverket tillstånd enligt miljöbalken att

- utföra tio stycken grundvattenbrunnar, VB1 till VB5 (värmebrunnar) och KB1 till KB5 (kylbrunnar)
- för uppvärmningsändamål bortleda 1 460 000 m³ grundvatten per år från värmebrunnarna VB1 till VB5, dock högst 720 m³ per timme, och efter nedkylning återföra motsvarande vattenmängder i kylbrunnarna KB1 till KB5
- för kylningsändamål bortleda 1 440 000 m³ grundvatten per år från kylbrunnarna KB1 till KB5, dock högst 720 m³ per timme, och efter uppvärmning återföra motsvarande vattenmängder i värmebrunnarna VB1 till VB5
- för spolningsändamål bortleda 5 000 m³ grundvatten per år sammantaget från VB1 till VB5, KB1 till KB5
- för Luftfartsverkets allmänna vattenbehov i nödsituationer temporärt bortleda erforderlig mängd grundvatten från endera brunn, dock högst 1 125 m³ per dygn
- anlägga och bibehålla anläggning för energilager och energikälla i huvudsaklig överensstämmelse med denna ansökan.

Miljödomstolen ändrar gällande tillstånd enligt dom den 10 maj 2000 i mål nr M 441-99 på följande sätt. Luftfartsverket meddelas tillstånd enligt miljöbalken att, när uttag och återledning av grundvatten sker i det nya systemet med värmebrunnar och kylbrunnar enligt det ovan meddelade tillståndet,

- för uppvärmningsändamål bortleda 360 000 m³ ytvatten per år från de befintliga anläggningarna i Halmsjön, dock högst 720 m³ per timme, och efter nedkylning

återföra motsvarande vattenmängd till Halmsjön
- för kylningsändamål bortleda 360 000 m³ ytvatten per år från de befintliga anläggningarna i Halmsjön, dock högst 720 m³ per timme, och efter uppvärmning återföra motsvarande vattenmängd till Halmsjön.

Villkor:

1. Om inte annat framgår av denna dom ska verksamheten bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad sökanden har angivit eller åtagit sig i målet.

LFV begärde den 13 oktober 2008 tillstånd att borra ytterligare en brunn (VB6) på airside samt omplacera en brunn (VB4) på landside. Länsstyrelsen beslutade 2008-10-24 dnr 535-2008-84549 att den planerade avvikelsen ryms inom begreppet i huvudsaklig överensstämmelse med miljödomstolens dom i mål nr M 3042-07.

2. Luftfartsverket ska driva akviferlagret och i övrigt vidta erforderliga skyddsåtgärder så att risken för att grundvattennivåerna sjunker eller höjs till nivåer som kan skada byggnader, anläggningar eller vegetation minimeras.
3. Luftfartsverket ska till tillsynsmyndigheten lämna ett uppdaterat förslag till kontrollprogram senast fyra (4) veckor innan tillståndet tas i anspråk.

LFV lämnade den 13 oktober 2008 in ett förslag på kontrollprogram till Länsstyrelsen. Länsstyrelsen beslutade den 25 oktober 2008 att det framtagna kontrollprogrammet borde ge en god bild av akviferlagrets miljöpåverkan.

4. Anmälan ska göras till tillsynsmyndigheten när arbetena påbörjas respektive avslutas.

LFV anmälde den 25 oktober 2008 att arbetena skulle påbörjas i början av november 2008. Anläggningsarbetena har ännu inte avslutats.

Miljödomstolens dom 2008-08-26 i mål nr M 3042-07.

18. Riktvärde för halten av opolära alifatiska kolväten i utgående vatten från OAD1 till 5 mg/l.

Länsstyrelsens i Stockholms län beslut 2000-05-30 dnr 18621-2000-26711.

Kemikalieanvändning

10. Utsläppsmängden till luften av lösningsmedel m.m. (VOC) från LFVs verkstäder och kylaggregat får sammanlagt uppgå till högst 12 t/år, varav högst 5 t aromater.

Användningen av haloner vid brandövningsplatserna får sammanlagt uppgå till högst 75 kg/år till utgången av år 1999 och till högst 15 kg/år därefter.

LFV är oavsett vad som nu har föreskrivits skyldigt att iaktta vad som i lag eller annan författning är föreskrivet eller kan komma att föreskrivas i fråga om användning och utsläpp av CFC, halogenerade lösningsmedel, haloner och andra flyktiga organiska föreningar. LFV är också skyldigt att byta ut lösningsmedel och andra kemiska produkter mot mindre farliga sådana enligt vad som föreskrivs i lagen (1985:426) om kemiska produkter.

Särskilt villkor 10 i Koncessionsnämndens för miljöskydd beslut 1993-04-06 nr 46/93.

15. Borttagning av gummi från rullbanornas sättningsområden skall så långt det är praktiskt möjligt och ekonomiskt rimligt utföras med mekaniska hjälpmedel. Användning av organiska lösningsmedel för sådan borttagning får inte omfatta mer än 2 t per år. I anslutning till sådan användning skall en omedelbar och noggrann uppsugning ske.

Särskilt villkor 15 i Koncessionsnämndens för miljöskydd beslut 1993-04-06 nr 46/93.

16. Kemikalier skall lagras i utrymmen som saknar golvbrunnar eller inom täta invallningar.

Särskilt villkor 16 i Koncessionsnämndens för miljöskydd beslut 1993-04-06 nr 46/93.

17. Kallavfettningsmedel som används i verkstäder skall vara självspaltande.

Särskilt villkor 17 i Koncessionsnämndens för miljöskydd beslut 1993-04-06 nr 46/93.

Övrigt

8. Luftfartsverket skall intill ett belopp av högst 10 miljoner kronor i prisläget den 1 augusti 1991 svara för de försvarskostnader som direkt föranleds av den nu

tillståndsgivna verksamheten. Luftfartsverket skall i god tid innan byggnads- och anläggningsåtgärder påbörjas samråda med militärbefälhavaren i Östra militärområdet om planering och utförande av erforderliga försvarsanläggningar.

Villkor 8 i regeringens beslut 1991-08-15 nr 10/91.

9. Luftfartsverket skall svara för kostnaderna för sådana väginvesteringar som direkt föranleds av den nu tillståndsgivna verksamheten vid flygplatsen.

Villkor 9 i regeringens beslut 1991-08-15 nr 10/91.

Samarbetsorgan

För samråd i frågor som omfattas av villkorspunkt 7 [i Koncessionsnämndens beslut nr 46/93] och av villkorspunkt 5 i regeringens beslut den 15 augusti 1991 om tillstånd till den tredje banan samt i detaljfrågor beträffande flygverksamheten och kontrollen av denna, som inte omfattas av villkor i [Koncessionsnämndens beslut nr 46/93], skall finnas ett samarbetsorgan i vilket skall ingå företrädare för LFV, Statens naturvårdsverk, länsstyrelserna i Stockholms och Uppsala län samt Håbo, Norrtälje, Sigtuna, Upplands-Bro, Upplands Väsby, Uppsala och Vallentuna kommuner. Till organet kan tillfälligt eller permanent knytas även andra myndigheter eller organisationer som de angivna myndigheterna eller kommunerna anser bör delta i arbetet. Koncessionsnämnden överlåter med stöd av 20 § andra stycket miljöskyddslagen åt Länsstyrelsen i Stockholms län att vara beslutande i samarbetsorganet. Föreligger det meningsskiljaktighet mellan medlemmarna i samarbetsorganet i frågor som avses i villkorspunkt 7 [i Koncessionsnämndens beslut nr 46/93], skall dock Länsstyrelsen i stället med eget yttrande hänskjuta frågan till Koncessionsnämnden för avgörande.

[N]ärboende till flygplatsen, vilka berörs av verksamheten där, får väcka frågor som faller inom samarbetsorganets kompetens samt skall beredas möjlighet att närvara vid det sammanträde då frågan behandlas i samarbetsorganet.

Numera är även Knivsta och Sollentuna kommuner medlemmar i samarbetsorganet. Till samarbetsorganet har också Skånela sockenförening, Föreningen boende mot buller i norra Sollentuna, Föreningen Väsbybor mot flygbuller och Vidbo Hembygdsförening knutits. Den 8 januari 2004 knöts också Täby kommun till samarbetsorganet efter beslut från länsstyrelsen samt valdes in den 21 december 2004.

Villkor avseende samarbetsorgan i Koncessionsnämndens för miljöskydd beslut 1993-04-06 nr 46/93, ändrat genom Koncessionsnämndens beslut 1998-09-07 nr 109/98.

7. Samarbetsorganet får i den ordning som har angetts ovan besluta om ändring av ut- och inflygningsvägar i SID/STAR-systemet, av reglerna för anflygning och slutlig inflygning (glidbana m.m.), av reglerna för flygning inom lågfartssektorer, av reglerna för visuell inflygning (p 2) och av reglerna för undvikande av överflygning av Upplands Väsby tätort (p 6) samt om procedurer för särskilt bullrande långdistansflygplan och om införande av MLS eller något motsvarande, förbättrat navigeringssystem.

Särskilt villkor 7 i Koncessionsnämndens för miljöskydd beslut 1993-04-06 nr 46/93.

Bergtäktsverksamhet

Tillstånd till bergtäktsverksamhet på fastigheten Arlanda 2:1 i Sigtuna kommun

Länsstyrelsen meddelar Luftfartsverket Markanläggningar tillstånd enligt 12 kap. 1 § miljöbalken att till den 1 juni 2022 bedriva bergtäktsverksamhet samt krossning av totalt 15 miljoner ton berg, med en årlig produktion på maximalt 750 000 ton. Verksamheten får bedrivas inom det område av fastigheten Arlanda 2:1 som framgår av översiktskarta, bilaga 1 samt i täktplan med tillhörande verksamhetskarta, bilaga 2.

De med tillståndet avsedda verksamheterna skall ha satts igång senast den 1 januari 2003, annars förfaller tillståndet.

För den tillståndsgivna verksamheten skall följande villkor gälla:

1. Om inte annat följer av övriga villkor, skall verksamheten inklusive åtgärder för att begränsa vatten-, mark- och luftföroreningar samt andra störningar för omgivningen, bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad bolaget i ansökningshandlingarna och i övrigt i ärendet har angett och åtagit sig. Mindre ändring av verksamheten får ske efter beslut av tillsynsmyndigheten (Länsstyrelsen) under förutsättning att ändringen inte medför ökade störningar eller utsläpp för omgivningen.
2. De gränser och fixpunkter, som Länsstyrelsen och kommunen behöver för fältkontroll av täktverksamheten, skall märkas ut i terrängen med väl synliga och under verksamhetstiden varaktiga markeringar.
3. Avverkning av skog och avbaning av vegetationstäckning skall anpassas efter uttagstakten och får inte vara större än vad som fordras för att bedriva täktverksamhet under ett år. Vegetationen omkring täktområdet skall till skydd mot insyn bibehållas väsentligen oförändrad under uttagningstiden.
4. På avsnitt med uppenbara olycksfallsrisker skall stängsel sättas upp eller allmänheten tydligt uppmärksammas på riskerna att beträda området.

5. Uttag får ske till lägst de nivåer som är angivna i täktplanen, bilaga 2.

6. Buller från bergtäktsverksamheten skall begränsas så att det inte ger upphov till högre ekvivalent ljudnivå vid bostäder än vad som anges i Naturvårdsverkets råd och riktlinjer för nyetablering av industri, d.v.s. följande riktvärden:

50 dB(A) vardagar under dagtid (kl. 07.00-18.00)

45 dB(A) kväll (18.00-22.00)

40 dB(A) natt (22.00-07.00)

7. Vibrationer till följd av sprängningarna får i kringliggande fastigheter och anläggningar inte överstiga riktvärdet 3 mm/s uttryckt som högsta svängningshastighet i vertikalled. All sprängning skall föregås av tydligt hörbar ljudsignal. Vid risk för stenkast utanför täktområdet måste denna del av omgivningen avlysas vid sprängstillfället.

8. Hantering och användning av sprängmedel skall ske på sådant sätt att föroreningsrisken minimeras.

9. Borrutrustning skall vara försedd med anordning för uppsugning och uppsamling av damm. Dammet skall omhändertas på ett från miljösynpunkt godtagbart sätt, så att oavsiktlig spridning ej kan ske. Spridning av damm får ej förorsaka olägenhet för omgivningen.

10. Damning från krossutrustning skall begränsas med inkapsling och stoftavskiljare där så är möjligt och i övrigt med vattenbegjutning. Stofthalten i utgående luft får inte överstiga 20 mg/Nm³ normal torr gas.

11. *Inget villkor angivet.*

12. Diffus damning från upplag, transportvägar och transporter skall begränsas så långt möjligt. Uppstår problem i omgivningarna till följd av damning åligger det bolaget att vidta åtgärder för att begränsa damningen.

13. Petroleumprodukter och kemikalier får endast förvaras i tankar med spilltråg och placerade på hårdgjord yta. Smörjmedel, spilloljor m.m. skall förvaras i container som placeras på hårdgjord yta.

14. Oljehantering inklusive tankning av fordon och maskiner får endast ske på hårdgjord yta.

15. Samtliga efterbehandlingsåtgärder skall vara slutförda ett år efter avslutad täktverksamhet, dock senast till tillståndstidens utgång.

16. Uppkommer fråga om avvikelser från givna villkor, skall tillstånd för detta sökas hos Länsstyrelsen.

17. Avbryts eller upphör verksamheten innan den slutförts enligt detta beslut, skall anmälan om detta göras till Länsstyrelsen. Länsstyrelsen kan då komma att meddela nya efterbehandlingsvillkor.

18. Överlåts ägande- eller nyttjanderätten till fastigheten/täkten, skall anmälan om detta göras omedelbart till Länsstyrelsen.

19. Uppgift om vem som vid varje tillfälle är exploatör av täkten skall lämnas till Länsstyrelsen.

Länsstyrelsens i Stockholms län beslut 2002-03-04 dnr 1852-2001-28301.

Ändrad verksamhets- och brytgräns för täktverksamheten på Arlanda 2:1 i Sigtuna kommun

Länsstyrelsen medger med stöd av 26 kap. 1 § miljöbalken en ändring av verksamhets- och brytgränsen i Luftfartsverkets täktillstånd den 4 mars 2002, dnr 1852-2001-28301, på fastigheten Arlanda 2:1 i Sigtuna kommun. Täktområdet är angivet på översiktskarta, bilaga 1. Den ändrade bryt- och verksamhetsgränsen framgår av grundkarta, exploateringsplan samt efterbehandlingsplan, daterad den 23.10.2003, bilaga 2.

För tillståndet i övrigt gäller samma villkor som Länsstyrelsen meddelade i tillståndsbeslut den 4 mars 2002.

Länsstyrelsens i Stockholms län beslut 2003-11-27 dnr 545-2003-50606.

Upphävda/uppfyllda/inte längre aktuella villkor

Luftfartsverket skall senast ett år efter den tredje rullbanans färdigställande komplettera bana 08/26 (ost-västlig riktning) med skydd för grundvattentäkt i banans östliga del. Ett tätskikt skall anläggas i marken utmed banan (50 m) där undergrunden består av åsmaterial och utföras på det sätt som är föreslaget för skydd av grundvattnet vid den tredje rullbanan.

Villkor 7 i regeringens beslut 1991-08-15 nr 10/9, upphävt genom miljödomstolens dom 2005-11-29 i mål nr M 181-02.

De byggnads- och anläggningsåtgärder som krävs för verksamheten skall ha vidtagits senast den 31 december 1996. Tillståndet förfaller beträffande den del av verksamheten för vilken sådana åtgärder inte har vidtagits vid denna tidpunkt. Luftfartsverket skall senast den 31 oktober 1996 till regeringen redovisa vidtagna och eventuellt återstående åtgärder.

Villkor 10 i regeringens beslut 1991-08-15 nr 10/91.

Den nu tillståndsgivna verksamheten får tas i drift i samband med att en järnvägsförbindelse mellan Stockholm och Arlanda öppnas för trafik. Om järnvägsförbindelsen då inte skulle vara klar får rullbanan tas i drift om Luftfartsverket till länsstyrelsen i Stockholms län har anmält att järnvägsförbindelsen kommer att vara öppnad för trafik senast två år efter det att rullbanan har färdigställts.

I november 1999 invigdes järnvägsförbindelsen mellan Stockholm och Arlanda flygplats och vid årsskiftet 1999/2000 invigdes fjärrtågssystemet.

Villkor 11 i regeringens beslut 1991-08-15 nr 10/91.

Anläggningsåtgärder

Koncessionsnämnden berättigar och förpliktigar LFV med stöd av miljöskyddslagen att vidta följande åtgärder vid Arlanda flygplats inom de tider som anges nedan.

a) Motorkörningsplats vid Hangar 4 med avgränsande buller- och vindskärmar, anpassad för de vanligast förekommande flygplanstyperna (F28, B737 och 767, DC9 och MD80); senast den 1 oktober 1995.

Koncessionsnämnden meddelade anstånd med motorkörningsplats i beslut 1994-12-13 nr 172/94.

LFV har haft en tvist med leverantören angående motorkörningsplatsen. Skiljenämnden fastställde under 2007 att entreprenaden var godkänd sedan den 13 mars 1996.

b) Den befintliga brandövningsplatsen skall senast vid idrifttagandet av den tredje rullbanan vara försedd med helt täta system för släckvatten, släckvätskor och oljespill samt reningsanordningar för överskottsvätskor.

Brandövningsplatsen är ombyggd i enlighet med ovanstående krav. Släckvatten omhändertas i utjämningsmagasin, för vidare transport till Kolsta reningsverk.

c) Sluten uppsamling av allt ytvatten från den nya rullbanan och taxibanan inklusive skuldror och områden med tätskikt utanför banorna jämte ledningar till behandlingsanläggning; vid idrifttagandet av den tredje banan.

Vatten från bana 1 och västra delen av bana 2 omhändertas i APA-anläggningen. Dagvatten från bana 3 och östra delen av bana 2 samt taxibanorna W och U avleds till Halmsjöbäcken.

d) Motsvarande anordningar som beträffande åtgärd c) för ca 500 m av den östra delen av 08/26 samt ombyggnad av avrinningsystem inom ytterligare 700 m av samma bandel; senast ett år efter idrifttagandet av den tredje banan.

Villkoret upphävt genom miljödomstolens dom 2005-11-29 i mål nr M 162-01.

e) Komplettering av banavvattningssystemen för de befintliga banorna i övrigt så att allt vatten samlas till en punkt med möjlighet till rening; senast ett år efter idrifttagandet av den tredje banan.

Genom miljödomstolens beslut 1999-10-29 i mål nr M 146-99 och 2005-11-29 i mål nr M 162-01 flyttades tidpunkten för redovisning fram till den 1 juli 2006.

LFV skickade den 30 juni 2006 in en redovisning till miljödomstolen av hur dagvattenhanteringen på flygplatsen i framtiden kommer att gå till. Deldom har meddelats i mål nr M 1422-07.

f) [...]

Villkor avseende anläggningsåtgärder i Koncessionsnämndens för miljöskydd beslut 1993-04-06 nr 46/93.

4. SID mot ALOLA får inte användas mellan kl. 22 och 07.

Särskilt villkor 4 i Koncessionsnämndens för miljöskydd beslut 1993-04-06 nr 46/93, upphävt genom miljödomstolens deldom 2003-01-17 i mål nr M 346-01.

Koncessionsnämnden sköt i beslut nr 46/93 med stöd av 21 § miljöskyddslagen upp avgörandet av frågan om slutliga villkor beträffande bl.a. åtgärder mot buller vid Löwenströmska sjukhuset (uppskovsfråga a), jfr regeringens villkor 3 sista meningen).

Koncessionsnämnden har i senare beslut förlängt provotiden och föreskrev att – för den händelse att Luftfartsverket och Locum AB inte lyckats nå en överenskommelse i frågan – Luftfartsverket senast två år före den tidpunkt då den tredje rullbanan

beräknas tas i drift till Koncessionsnämnden ska redovisa resultatet av den i nämnda beslut angivna utredningen jämte förslag till åtgärder.

Frågan löst genom förlikning mellan LFV och Locum AB.

Länsstyrelsen förelägger med stöd av 26 kap. 21 § miljöbalken Luftfartsverket att redovisa tillsatser, som inhibitorn, i det nya banavisningsmedlet SAFEWAY KF HOT till andel och innehåll.

Länsstyrelsens i Stockholms län beslut 2003-01-16 dnr 18621-2002-82890.

LFV har redovisat tillsatserna till länsstyrelsen.