



**LÄNSSTYRELSEN
I STOCKHOLMS LÄN**

Enheten för miljöskydd
Anette Broman
08-785 5135

MEDDELANDE

Datum
2010-04-13

Beteckning
5510-2008-97543

I (5)

Swedavia Arlanda
Att: Anette Nääs
190 45 STOCKHOLM-ARLANDA

| |
|----------------------------------|
| Arendenr: 5510-2008-97543 |
| Dokument: D..... |
| 2010 -04- 15 |
| Handl: Swedavia |

**Miljöpåverkan från verksamhet inom Stockholm-Arlanda
Flygplats, Sigtuna kommun**

MEDDELANDE

Länsstyrelsen meddelar att anläggning för civil flygplats med en instrumentbana som är längre än 1 200 meter inom fastigheten Arlanda 2:1 och ytterligare 14 fastigheter i Sigtuna kommun ska enligt 3 § punkt 1 förordningen (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar antas medföra en betydande miljöpåverkan.

REDOGÖRELSE FÖR ÄRENDET

Verksamheten

LFV (nu Swedavia) avser att ansöka om nytt tillstånd enligt miljöbalken för fortsatt drift av verksamheten vid Arlanda flygplats inom fastigheten Arlanda 2:1 m.fl. Ansökan avses omfatta 350 000 flygrörelser per år vilket beräknas genereras av 36 miljoner passagerare och uppnås omkring 2038. Verksamheten bedöms bli i huvudsak oförändrad jämfört med den befintliga. Bansystemet utgörs av tre rullbanor med tillhörande taxibanor. Huvudbana är bana 1 (01L/19R) som är 3 300 m lång och ligger i nord-sydlig riktning. Bana 2 (08/26) är 2 500 m lång och ligger i öst-västlig riktning. Bana 3 (01R/19L), som är den senast byggda, är 2 500 m lång och ligger parallellt med bana 1. Längs rullbanorna finns parallella taxibanor och bansystemet är länkat till ramper, uppställningsplatser och transportvägar för övriga fordon. På flygplatsen finns fyra terminalbyggnader, tre brandstationer, ett driftområde, hangarområde och ett antal övriga byggnader. Inom flygplatsens landside (ca 500 ha) finns byggnader och anläggningar som ägs av flygplatsen eller som hyrs/arrenderas av andra operatörer. Vidare finns på flygplatsen anläggningar för el, värme och kyla, dricksvatten, dag- och spillvatten, flygbränsle m.m. Till spillvattensystemet finns flera fett- eller oljeavskiljare anslutna samt tre reningsverk som renar vatten från tvätt och underhåll av fordon. Även andra verksamhetsutövare släpper ut spillvatten till Arlandas spillvattensystem. Dagvattensystemet utgörs vintertid av ett glykolledningssystem för dagvatten från områden där avisning av flygplan sker och ett system för övrigt dagvatten. Glykolledningssystemet är kopplat till spillvattensystemet. Sommartid kopplas systemen samman. Dagvatten från bana 1 och 2 leds till en behandlingsanläggning där syresättning och nedbrytning av organiskt material sker. Dagvatten från bana 3 avleds till



MEDDELANDE

Datum
2010-04-13

Beteckning
5510-2008-97543

en-fördröjningsdamm med utlopp i Halmsjön. En ny anläggning planeras för behandling av detta dagvatten.

På flygplatsen finns även ledningssystem, s.k. hydratantläggningen, som leder flygbränsle från en depå. Ledningsnätet ingår i flygplatsens verksamhet, men hanteringen av bränslet och depån ansvarar externt företag för. På området finns en bensinstation för alla fordon som trafikerar airside.

Lokaliseringen

Stockholm-Arlanda Airport är belägen i Sigtuna kommun, ca 40 km norr om centrala Stockholm. De tätorter i Sigtuna kommun som ligger närmast flygplatsen är Märsta ca 4 km sydväst om, Sigtuna ca 12 km västsydväst om och Rosersberg ca 6 km sydsydväst om flygplatsen. De tätorter i omgivande kommuner som är närmast belägna flygplatsen är Lindholmen ca 10 km sydost om, Vallentuna ca 13 km sydsydost om, Upplands Väsby ca 13 km söder om och Knivsta ca 10 km nordväst om flygplatsen. Flygplatsområdet är i sin helhet inte reglerat i detaljplan, men för några delar såsom Arlandabanans dragnings- och uppförande av flygtrafikledningscentral har detaljplaner upprättats.

En stor del av geologin vid Arlanda flygplats utgörs av morän och berg i dagen, men även av mindre, grunda dalgångar med lera och organisk jord. De grundvattenförande jordlagren domineras av Långåsen som löper genom den östra delen av flygplatsen. Flygplatsen ligger inom Märstaåns avrinningsområde. Avrinningen sker dels via Kättstabäcken väster om, dels via Halmsjöbäcken öster om flygplatsen. Vid Broby, strax sydväst om flygplatsen rinner bäckarna ihop och övergår till Märstaån som rinner till Steningeviken i Mälaren.

Samrådet

Inför framtagande av ansökningshandlingar inklusive miljökonsekvensbeskrivning har LFV den 3 december 2008 enligt 6 kap 4 § miljöbalken genomfört ett första samråd med Länsstyrelsen. Vid samrådet deltog även representanter för Länsstyrelsen i Uppsala län, Sigtuna, Sollentuna, Täby, Upplands-Bro, Upplands Väsby och Vallentuna kommuner i Stockholms län samt Håbo och Knivsta kommuner i Uppsala län. LFV har till Länsstyrelsen lämnat in en redogörelse för hur samrådet genomförts och vilka synpunkter som framfördes. Ytterligare samråd med Länsstyrelsen m.fl. har därefter genomförts bl.a. den 26 januari och 17 februari 2010. LFV har även genomfört samråd med berörda kommuner, verksamhetsutövare, organisationer och allmänheten.

LÄNSSTYRELSENS BEDÖMNING

Länsstyrelsen konstaterar att verksamheten avser anläggning för civil flygplats med en instrumentbana som är längre än 1 200 meter. Verksamheten omfattas därmed, enligt punkt 63.30 i avdelning 1 i bilaga till förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd, av tillståndsplikt enligt miljöbalken. En-



MEDDELANDE

Datum
2010-04-13

Beteckning
5510-2008-97543

ligt 3 § punkt 1 förordningen (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar ska sådan verksamhet alltid antas medföra en betydande miljöpåverkan. Av detta följer att bolaget ska samråda även med övriga statliga myndigheter, de kommuner, den allmänhet och de organisationer som kan antas bli berörda. Vidare ska miljökonsekvensbeskrivningen innehålla uppgifter enligt punkterna 1-5 i 6 kap 7 § miljöbalken.

Länsstyrelsen anser förutom tidigare framförda synpunkter i samrådet att bl.a. följande bör belysas i ansökningshandlingarna.

- Länsstyrelsen anser att Swedavia bör ha beredskap för att regeringens beslut den 15 augusti 1991 enligt 4 kap. lagen (1987:12) om hushållning med naturresurser m.m. även fortsatt kommer att utgöra ramen för den tillåtna verksamheten vid Arlanda flygplats. Swedavia bör redovisa sin inställning till regeringens beslut samt grunden för denna inställning. Eventuellt yrkande om ändring av beslutet samt skälen för detta bör framgå.
- Redovisning av konsekvenserna inklusive miljökonsekvenserna av att gränsvärdet för utsläpp av koldioxid och kväveoxider (villkor 1) i regeringens NRL-beslut samt kravet på kurvade inflygningar till bana 01R (villkor 6) i Koncessionenämndens beslut om tillstånd den 6 april 1993 träder i kraft.
- Redovisning av skälen till yrkandet att införa mixade, parallella operationer från 56 flygrörelser per timme på banorna 01L och 01R. Vidare bör möjligheterna att införa mixade parallella operationer vid högre antal flygrörelser t.ex. 70 och 84 per timme redovisas. Miljökonsekvenserna särskilt i fråga om buller för boende av de olika alternativen bör redovisas.
- Redovisning av möjliga alternativ för kurvade inflygningar till bana 01R samt redovisning av vilka nya områden som kommer att överflygas i samband härmed och hur många nya personer som kommer att utsättas för FBN 55 dBA och för maxbuller 70 dBA minst tre gånger per årsmedeldygn.
- Redovisning av olika alternativ för förlängning av bana 3 samt miljökonsekvenserna av de olika alternativen. Vidare bör redovisas om och i så fall hur en utbyggnad av bana 3 påverkar möjligheten att även införa kurvade inflygningar till bana 01R.
- Länsstyrelsen bedömer att förslaget om att varannan helg ska vara tyst i Rosersberg och Upplands Väsby är oklart och bör klargöras. Om landningar inte ska ske över Upplands Väsby mellan kl. 22-06 kommer dessa landningar att ske över Rosersberg (01L) även under s.k. tysta helger. Detta bör redovisas tydligare samt vad helt tysta helger i Rosersberg skulle innebära för bl.a. Upplands Väsby.



MEDDELANDE

Datum
2010-04-13

Beteckning
5510-2008-97543

- Redovisning av miljökonsekvenserna, bl.a. i fråga om utsläpp till luft, av att flygplanen avviker från SID när bullernivån på marken är 60 dBA respektive 70 dBA.
- Vid bedömning av bullerstörningar för omgivningen bör framgå såväl totala antalet personer som antalet nya personer som kommer att utsättas för FBN 55 dBA och för maxbuller 70 dBA minst tre gånger per årsmedeldygn. I sådan redovisning bör även kommunernas planerade bebyggelse beaktas. Bullerkurvor för FBN ska redovisas såväl för det fall att övergången mellan natt och dag sker kl. 06 som kl. 07. Skillnader mellan tidigare använd beräkningsmodell för buller och nu tillämpad beräkningsmodell ska redovisas och kommenteras.
- Åtaganden om åtgärder och förslag till villkor för utsläpp av föroreningar med dagvattnet och spillvattnet bör, förutom utsläppspunkten i recipienten, omfatta även intern hantering och behandling av olika flöden samt uppgift om dessa åtgärder motsvarar bästa möjliga teknik. Vidare bör redovisas hur Swedavia kommer att reglera andra verksamhetsutövares utsläpp till det spillvattennät som Swedavia åtar sig ansvar för. Förslag till kontroll av föroreningsutsläpp via dagvatten och spillvatten ska lämnas.
- Redovisning av hur Swedavia kommer att bidra till uppfyllandet av miljökvalitetsnormerna för vattenkvalitet i de yt- och grundvattenförekomster som kan påverkas av verksamheten inom Arlanda flygplats. (Se 19FS 2009:35, Länsstyrelsens Västmanlands län (Vattenmyndighetens i Norra Östersjön vattendistrikt) föreskrifter om kvalitetskrav för vattenförekomster i distriktet.)

Länsstyrelsen konstaterar att Svea hovrätt, Miljööverdomstolen, i flera domar har anfört att begreppen gränsvärde och riktvärde i villkor för tillståndsbeslut av rätts-säkerhetsskäl inte bör användas. Istället bör föreskrivas begränsningsvärden samt erforderlig kontroll av dessa. Swedavia bör därför i ansökningshandlingarna lämna tillräckligt underlag för att begränsningsvärden och kontroll ska kunna föreskrivas.

Oberoende av att samråd har ägt rum mellan verksamhetsutövaren och Länsstyrelsen om miljökonsekvensbeskrivningens innehåll kan Nacka tingsrätt, miljödomstolen, begära kompletteringar om det anses att beskrivningen som ges in inte uppfyller kraven i 6 kap. miljöbalken.



MEDDELANDE

Datum
2010-04-06

Beteckning
5510-2008-97543

I handläggningen av ärendet har deltagit även länsassessorerna Johanna Alterman och Björn Lundin.

Lena Pettersson
Miljöskyddschef

Anette Broman
Miljöhandläggare

Kopia till
Naturvårdsverket
Länsstyrelsen i Uppsala län
Håbo kommun
Järfälla kommun
Knivsta kommun
Norrälje kommun
Sigtuna kommun
Sollentuna kommun
Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd
Upplands-Bro kommun
Upplands Väsby kommun
Uppsala kommun
Vallentuna kommun