

YTTRANDE

2010-06-15 Dnr 542-3334-10 Rv

Stockholm-Arlanda Airport

Swedavia

Att: Anette Näs

190 45 Stockholm-Arlanda

Samråd enligt 6 kap. miljöbalken inför nytt miljötillstånd för verksamheten vid Stockholm-Arlanda Airport

Naturvårdsverket har tagit del av Swedavias samrådsunderlag som tagits fram inför en förestående prövningsprocess enligt miljöbalken om ett nytt tillstånd för verksamheten vid Stockholm-Arlanda Airport.

Naturvårdsverket har vid tre tillfällen tidigare deltagit i samrådsprocessen och lämnat underhandssynpunkter på underlaget.

Naturvårdsverket anser att underlaget bör kompletteras enligt följande.

Sammanfattning

Naturvårdsverket anser att förutsättningar och villkor i regeringens tillåtighetsbeslut fortfarande utgör en bindande ram för prövningen av en ansökan om nytt tillstånd för verksamheten. Synpunkterna utgår ifrån det.

En förutsättning för regeringens beslut var att inflygningarna över Upplands Väsby skulle upphöra. För att genomföra det kravet diskuterades kurvade inflygningar på Arlanda redan vid Koncessionsnämndens prövning av verksamheten. Kurvade inflygningar har redan prövats på Arlanda och det finns en procedur som är testad och publicerad. Enligt Naturvårdsverkets uppfattning finns därför inte behov av prövotid. Vi anser att Swedavia bör redovisa *hur* kurvade överflygningar kommer att tillämpas, inte *när*.

Vi anser att underlaget är ofullständigt och begränsat i flera hänseenden. Det är därför svårt att göra bedömningar av olika luftfartstekniska alternativ och verksamhetens effekter på människors hälsa och miljön, samt att bedöma tekniska, ekonomiska och miljömässiga avvägningar.

Vi anser att underlaget som ligger till grund för samrådsprocessen i huvudsak behöver kompletteras enligt följande punkter:

1. underlaget bör generellt bli tydligare,
2. hela verksamheten bör omfattas av prövningen,
3. redovisa tydligare hur beräkningar av luftutsläppen och bullerpåverkan har gjorts,
4. tydliggör hur denna ansökan förhåller sig till NRL-beslutet,
5. redovisa hur kurvade inflygningar kommer att tillämpas,
6. redovisa tydligare hur olika flygvägar påverkar bullerutbredningen,
7. redovisa vilka principer som gäller för översynen av flygvägssystemet och hur antalet flygvägar kan reduceras,
8. redovisa vilka konkreta åtaganden och åtgärder som kommer att vidtas för att minska luftutsläppen,
9. redovisa vilka beräkningsmodeller och indata som har använts samt vilka avgränsningar som har gjorts och grunderna eller förutsättningarna för dessa avgränsningar,
10. redovisa vilken påverkan på Halmsjön verksamheten medför och hur den kan minskas,
11. redovisa vilken påverkan på grundvattnet verksamheten medför och hur den kan minskas,
12. redovisa vilka konkreta åtaganden och åtgärder som kommer att vidtas för att minska utsläppen till omgivande mark och vatten.

Naturvårdsverkets synpunkter

Regeringens beslut enligt 4 kap. lagen (1987:12) om hushållning med naturresurser m.m.

Verksamheten på Stockholm-Arlanda flygplats är tillåtlighetsprövad och regleras genom regeringens NRL-beslut, daterat 15 augusti 1991. Regeringen har i sitt beslut genom villkoren reglerat flygtrafikverksamheten och övrig verksamhet vid flygplatsen samt transporter till och från flygplatsen. Regeringsbeslutet gäller fortfarande och utgör enligt Naturvårdsverkets uppfattning även ramen vid den kommande prövningen av en ansökan om nytt tillstånd för verksamheten. Denna uppfattning har även framförts vid samrådsmöten. Det innebär bl.a. att de krav som regeringen har ställt upp i sitt NRL-beslut ska uppfyllas. Frågan huruvida dessa krav är tekniskt och ekonomiskt möjliga och rimliga är enligt vår mening inte uppe till bedömning i prövningen av tillståndsansökan. Om de förutsättningar som gällde för NRL-beslutet har ändrats eller om kraven för verksamheten ska mildras, krävs ett nytt beslut från regeringen. Vad tillståndsprövningen bör gälla är vilka nya krav som ska ställas med hänsyn till den teknik- och kunskapsutveckling som skett sedan regeringen, Koncessionsnämnden och miljödomstolarna i olika domar och beslut tagit ställning till verksamheten.

Av underlaget framgår inte vilken inställning Swedavia har till regeringens NRL-beslut eller huruvida Swedavia avser att uppfylla kraven i regeringsbeslutet. Samrådsunderlaget tyder dock på att Swedavia anser att tillståndsprövningen kan

ske helt obundet av regeringens beslut. Naturvårdsverket delar inte den uppfattningen, utan förutsätter att regeringsbeslutet utgör ramen för prövningen. Våra synpunkter på underlaget utgår ifrån detta, och således varken ifrån att tillståndsprövningen kan ske oberoende av regeringsbeslutet eller att underlaget avses gälla en ny tillåtlighetsprövning.

Underlaget behöver generellt utvecklas och bli tydligare

Naturvårdsverket anser att samrådsunderlaget är ofullständigt i flera hänseenden. Det saknas generellt motiveringar till förslagen. Genomgående är att underlaget har utformats utifrån kapacitetsmaximering, men utan att ange om grundförutsättningarna i regeringens beslut uppfylls eller ej.

Naturvårdsverket anser att underlaget behöver förbättras vad gäller beskrivningen av olika luftfartstekniska alternativ, kostnaderna för dessa samt konsekvenser för människors hälsa och miljön. Det behöver också klargöras tekniska och ekonomiska förutsättningar att genomföra mera omfattande miljöförbättrande åtgärder än de som har redovisats, särskilt med avseende på förutsättningar för att utforma verksamheten på annat sätt än vad sökanden vill göra.

Vid ett av samrådsmötena nämndes att det gjordes vissa utredningar, bl.a. en ekonomisk analys från FOI. Dessa utredningar bör redovisas, för att ge remissinstanserna underlag för en självständig granskning av vad som är tekniskt möjligt eller ekonomisk rimligt i aktuella frågor.

Naturvårdsverket har i allmänna råd (NFS 2008:6) och en handbok om flygplatser (2008:1) lämnat vägledning om bland annat tillståndsprövning av flygplatser. Här anges bland annat vilka verksamhetsdelar som bör omfattas av en tillståndsprövning enligt miljöbalken, vad en ansökan bör innehålla och vad som bör redovisas i en miljökonsekvensbeskrivning.

Naturvårdsverket anser att en tillståndsprövning av en flygplats ska omfatta all flygplatsanknuten verksamhet som förekommer både inom ett flygplatsområde och i anslutning till flygplatsen. Dessa verksamheter och deras miljö- och hälsokonsekvenser bör redovisas i underlaget till tillståndsprövningen. Därutöver ska tydligt framgå vilka beräkningsmodeller och indata som har använts samt vilka avgränsningar som har gjorts och grunderna eller förutsättningarna för dessa avgränsningar.

Enligt Naturvårdsverkets allmänna råd bör, för det fall tillstånd krävs även för vattenverksamhet, ansökan göras gemensamt där så är möjligt så att den ena prövningen inte onödigtvis låser upp den andra. Ett förtydligande behövs i detta avseende. I detta fall anser vi att ansökan för såväl miljöfarlig verksamhet som vattenverksamhet bör göras gemensamt så att en helhetsprövning enligt miljöbalkens bestämmelser genomförs.

Flygbuller

I underlaget redovisas förslag till kurvade inflygningar till bana 1 (01L) där det anges att det finns en procedur som är testad och publicerad. Samtidigt anges att

det finns ett stort behov av provotid. Frågan om kurvade inflygningar på Arlanda har diskuterats sedan lång tid tillbaka, redan vid Koncessionsnämndens prövning av verksamheten. Sådana inflygningar har prövats på Arlanda sen en tid tillbaka. Ändå anges fortfarande att det finns stort behov av provotid.

En förutsättning för regeringens tillåtighetsbeslut var att inflygningarna över Upplands Väsby skulle upphöra (jfr Miljööverdomstolens dom i mål M 9403-07). Eftersom det finns internationell erfarenhet av kurvade inflygningar anser Naturvårdsverket att Swedavia ska tillägna sig den befintliga kunskap som finns på området för att kunna tillämpa kurvade inflygningar vid ianspråktagandet av det nya tillståndet. Vi anser mot den bakgrunden att Swedavia i sin ansökan bör redovisa *hur*, inte *när*, kurvade inflygningar kommer att tillämpas, hur stora avvikelserna från den redovisade kurvade flygvägen kommer att vara, vilka eventuella nya områden som kommer att överflygas i samband med de kurvade inflygningarna, samt hur många personer som kommer att exponeras för flygbullernivåer över 55 dB(A) och maximalbullernivåer över 70 dB(A), samt vilka friluft- och rekreationsområden som kommer att få en flygbullernivå som överskrider 30 resp. 40 dBA. Slutligen anser Naturvårdsverket att, för det fall man vill ta upp alternativ till kurvade inflygningar, så ska det vara alternativ som innebär att överflygningar över Upplands Väsby upphör och att man även i övrigt uppfyller NRL-beslutet.

Underlaget innehåller förslag med mixade parallella operationer som ett sätt att öka kapaciteten¹ på flygplatsen, trots att ett sådant alternativ inte uppfyller regeringsbeslutets förutsättningar i fråga om restriktioner beträffande inflygningar över Upplands Väsby tätort och Löwenströmska sjukhuset.

Naturvårdsverket anser att Swedavia även bör redovisa möjligheter till en hårdare styrning av både in- och utflygningar i syfte att så långt det är möjligt minimera spridningsområdena och därmed begränsa bullerexponeringen av en del av områdena i flygplatsens omgivning. Det bör även redovisas vilka ytterligare tekniska möjligheter som finns för att öka precisionen för styrningen av ut- och inkommande flygtrafik, t.ex. fasta svängpunkter.

I underlaget anges också att Swedavia arbetar med en översyn av flygvägssystemet för att ta fram möjliga förbättringar från miljösynpunkt och med en optimal hantering av flygtrafiken. Det framgår dock inte vilka principer som gäller för översynen, när översynen ska vara klar eller på vilket sätt den kommer att implementeras/diskuteras i den nya tillståndsprövningen. Naturvårdsverket anser att det i denna utredning även bör belysas möjligheter att reducera antalet flygvägar, särskilt under kvälls- och nattetid.

I underlaget redovisas en karta över områden som berörs av maximalbullernivån 70 dB(A) i både det s.k. grundalternativet och det tillståndsgivna trafikfallet. Av kartan framgår att grundalternativet ger upphov till lägre maximalbullernivå än det andra. Det anges att detta främst beror på en förnyad flygplansflotta som

¹ Det anges på sid. 24 i underlaget daterat 2009-01-30.

bullrar mindre, framförallt i samband med starterna. Det framgår dock inte hur och i vilken takt denna förnyelse av flottan kommer att ske, eller om Swedavia avser att införa förbud för vissa gamla flygplanstyper att landa på Arlanda för att säkerställa att den redovisade bullerkurvan inte överskrids.

Swedavia har därutöver vid ett samrådsmöte redovisat att de avser att skapa grupper av luftfartyg, indelade med avseende på hur mycket de bullrar. De mer bullrande luftfartygen ska följa flygvägen längre ut innan de avviker från flygvägen, och de tystare ska tillåtas lämna den tidigare 70 dB(A)-gränsen ska vara den avgörande faktorn för när avvikande från flygvägen ska tillåtas. Det framgår dock inte av underlaget på vilket sätt Swedavia avser att ta hänsyn till den naturliga variationen på upp till 15-20 dB(A) som alltid finns av olika skäl. Naturvårdsverket anser att underlaget bör kompletteras i detta avseende och konsekvenserna beskrivas, särskilt med avseende på "vinsterna" som görs i fråga om minskade utsläpp av koldioxid och kväveoxider till luft, när flygplanen avviker från flygvägen då bullret på marken är 70 dB(A) resp. minst 60 dB(A).

För beräkningarna av flygbullret har använts den senast tillgängliga INM versionen (INM-7.0). Naturvårdsverket anser att, vid olika jämförelser om hur många nya personer som exponeras på de ovannämnda bullernivåerna, ska skillnaderna i antal personer kvantifieras genom att redovisa och jämföra/kommentera beräkningarna med tidigare använd beräkningsmodell och nu tillämpad sådan.

Swedavia redovisade vid det senaste samrådsmötet, 2010-03-10, en eventuell förlängning av bana 3 med ca 1200 meter, vilket innebär att en stor del av Halmsjön måste fyllas ut. Detta förslag kopplades till att "*om inget av förslagen ges acceptans*" så ska Swedavia antingen begränsa flygtrafiken, begränsa flygplatsens kapacitet eller bygga ytterligare en bana. Naturvårdsverket anser att en sådan ändring av verksamheten går utanför ramarna för regeringens tillåtlighetsbeslut.

Utsläpp till luft

Underlaget bör kompletteras med en redovisning av hur utsläppen av växthusgaser samt kväveoxider och övriga utsläpp till luft från flygplatsverksamheten och från marktransporter vid, samt till och från, flygplatsen ska kunna reduceras till en sådan nivå så att minskningen bidrar till att nå nationella och regionala miljömål samt miljö kvalitetsnormer som berörs.

I redovisningen bör bland annat ingå möjligheter att minska utsläppen från flygplanen, t.ex. genom bogsering av dem. Särskild vikt bör läggas på de utsläpp som regleras i regeringens NRL-beslut samt marknära ozon, då ozonhalterna under sommarhalvåret överskrider miljö kvalitetsnormen.

Därutöver bör i underlaget till tillståndsprövningen redovisas vilka beräkningsmodeller och indata som har använts samt vilka avgränsningar som har gjorts och grunderna eller förutsättningarna för dessa avgränsningar.

Utsläpp till mark och vatten

Underlaget bör kompletteras med redovisning av de åtaganden och skyddsåtgärder som kommer att vidtas för att begränsa spridningen till omgivande mark och vatten av de avisnings- och halkbekämpningsmedel och de drivmedel eller andra kemikalier som används inom flygplatsområdet.

En redovisning behövs också av vilka åtgärder som är nödvändiga för att miljö kvalitetsnormerna för yt- och grundvattenförekomster, inte ska påverkas negativt av verksamheten på Arlanda flygplats. Av särskild betydelse är kravet på att aktuell vattenstatus inte får försämrats.

Beslut om detta yttrande har fattats av tf enhetschefen Anna Peters.

Vid den slutliga handläggningen har i övrigt deltagit avdelningsdirektörerna Åsa Wiklund Fredström och Kyriakos Zachariadis, den sistnämnde föredragande.

Anna Peters

Anna Peters

Kyriakos Zachariadis

Kyriakos Zachariadis



SWEDISH ENVIRONMENTAL PROTECTION AGENCY

Kyriakos Zachariadis
Tel: 010-698 16 83
kyriakos.zachariadis
@naturvardsverket.se

YTTRANDE
2010-12-22 Dnr 542-3334-10 Rv

Stockholm-Arlanda Airport
Swedavia AB
Att: Anette Näs
190 45 Stockholm - Arlanda

Yttrande med anledning av samråd enl. 6 kap. MB inför nytt miljötillstånd för verksamheten vid Stockholm-Arlanda Airport.

Naturvårdsverket får med anledning av Er skrivelse daterad 2010-09-17 framföra följande.

Sammanfattning

Naturvårdsverket anser att samrådsprocessen har genomförts enligt lagstiftningens bestämmelser.

Naturvårdsverket anser att regeringens NRL-beslut med villkor fortfarande gäller.

Naturvårdsverket anser att ansökan ska omfatta hela den tillståndspliktiga verksamheten och en tillståndsprövning ska innefatta en helhetsbedömning av en verksamhet och dess påverkan på människors hälsa och miljön så att prövningen blir ändamålsenlig.

Naturvårdsverket anser att villkor ska vara utformade så att de uppfyller krav på rättsäkerhet, ändamålsenlighet och lämplighet för egenkontroll och tillsyn.

Naturvårdsverkets synpunkter

Vi har vid flera tillfällen deltagit i samrådsmöten som Swedavia AB har genomfört enligt 6 kap. MB inför nytt miljötillstånd för verksamheten på Arlanda flygplats. Vid dessa tillfällen har vi lämnat synpunkter muntligt och den 15 juni 2010 lämnade vi ett skriftligt samrådsyttrande. Av samrådsyttrandet

BESÖK: STOCKHOLM - VALHALLAVÄGEN 195
ÖSTERSUND - FORSKARENS VÄG 5, HUS UB
KIRUNA - KASERNGATAN 14
POST: 106 48 STOCKHOLM
TEL: 08-698 10 00
FAX: 08-20 29 25
E-POST: REGISTRATOR@NATURVARDSVERKET.SE
INTERNET: WWW.NATURVARDSVERKET.SE

framgår att vi bedömde att MKB:n i ansökan var ofullständig och därför bör kompletteras på vissa punkter.

Samrådsprocessen

Vi vill passa på att tydliggöra att det enligt vår bedömning inte finns några formella brister i samrådsprocessen. Vi anser att samrådsprocessen har genomförts enligt lagstiftningens bestämmelser.

NRL-beslutet

Enligt vår bedömning gäller fortfarande regeringens NRL-beslut med villkor. Vi anser att de är meddelade enligt 17 kap. 1 § MB¹ vilket också betyder att det är regeringen som kan ändra beslutet. Vi anser att villkoren för "avgastaket" och inflygningarna över Upplands Väsby tätort är en grundförutsättning för flygplatsens lokalisering och tillåtlighet.

Naturvårdsverket har den 2 december 2010 underrättat regeringen, enligt 17 kap. 5 § MB, om den planerade nya tillståndsprövningen av verksamheten vid Stockholm – Arlanda flygplats eftersom vi bedömer att Swedavia AB vill genomföra sådana verksamhetsändringar som innebär att NRL-beslutets villkor inte uppfylls.

Prövningens omfattning

Ändamålsenlig verksamhet

Bolaget är inte den enda verksamhetsutövaren vid Stockholm - Arlanda flygplats. Det finns t.ex. flera företag som bedriver avisningsverksamhet på flygplatsen och ansvaret för flygtrafikledningen ligger kvar hos Luftfartsverket. En grundläggande princip i miljöbalken är att en tillståndsprövning ska innefatta en helhetsbedömning av en verksamhet och dess påverkan på människors hälsa och miljön. Prövningen blir annars inte ändamålsenlig.

Enligt Miljööverdomstolens praxis (se t.ex. dom den 3 februari 2006 i mål nr M 10104-04) måste resultatet av den samlade prövningen täcka alla centrala frågor så att det finns förutsättningar att föreskriva villkor i alla delar som är relevanta från miljösynpunkt. För att tillståndsprövningen av Arlanda flygplats ska bli ändamålsenlig anser vi att därför att den måste omfatta hela verksamheten, även om delar av den bedrivs av andra verksamhetsutövare än Swedavia AB.

Tillståndet gäller för verksamheten

Att hela verksamheten ska prövas oavsett antalet verksamhetsutövare följer av att ett tillstånd enligt 9 kap. miljöbalken gäller för en verksamhet, inte en verksamhetsutövare (jfr Miljööverdomstolens dom den 3 juni 2003 i mål nr M 6615-01). Ett företag kan, helt eller delvis, ta över en tillståndsprövad verksamhet utan att det krävs ett nytt tillstånd. Enligt 32 § förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd krävs endast att den nye verksamhetsutövaren upplyser tillsynsmyndigheten om det ändrade förhållandet.

¹ Se 5 § lagen (1998:811) om införande av miljöbalken.

Rådighet

Inte heller begränsar sökandens rådighet prövningens omfattning eller regleringen i tillståndet. Även det följer av att ett tillstånd inte är bundet till en viss verksamhetsutövare. Det är i stället vad utövare av en viss verksamhet typiskt sätt har rådighet över som ska vara avgörande. Frågan om en viss verksamhetsutövares rådighet blir aktuell när en tillsynsmyndighet ska förelägga om åtgärder vid t.ex. överträdelse av ett tillståndsvillkor. Då måste myndigheten se till att föreläggandet riktas mot den som har tillräcklig rådighet för att uppfylla kraven i föreläggandet. Det går inte att utgå från att den som en gång ansökt om och fått tillstånd är rätt adressat.

Vad omfattar den tillståndspliktiga flygplatsverksamheten?

Enligt Miljööverdomstolens praxis är de tekniska och miljömässiga sambanden avgörande för vad som ska anses vara en verksamhet enligt miljöbalken (se bl.a. dom i mål M 9298-08 ang. Forsbacka bruk). Naturvårdsverkets bedömning av vad som ingår i en tillståndspliktig flygplatsverksamhet framgår av Naturvårdsverkets allmänna råd (NFS 2008:6) om riktvärden för flygbuller och om tillståndsprövning av flygplatser.

Vattenverksamheten

Naturvårdsverket konstaterar att de åtgärder för pågående vattenverksamhet och planerad dagvattenhantering som bolaget redovisat under samrådsprocessen, t.ex. Halmsjöbäckens dagvattenanläggning, kan komma att påverka recipienten. Vi har påtalat det vid samrådet och i vårt tidigare yttrande i de pågående vattenmålen och framfört att det är viktigt att det tas ett helhetsgrepp, inklusive vattenfrågorna, så att det ska bli en samlad prövning som täcker alla frågor som är relevanta från miljösynpunkt. Vi har även tagit upp frågan om vad som avses med ett kontrollprogram och att det ska ses som en ram för tillsynsmyndighetens och verksamhetsutövarens kontroll av verksamheten och inte som en möjlighet att föreskriva nya försiktighetsmått och skyddsåtgärder för verksamheten.

Naturvårdsverket ser nu positivt på att bolaget vid senaste samrådsmötet, 2010-12-03, uppgav att all pågående vattenverksamhet och dagvattenhanteringen vid flygplatsen kommer att tas med i prövningsprocessen så att den långsiktiga verksamheten säkras genom en översyn av hela verksamheten.

Principer för utformningen av villkor

Vi anser att villkor ska vara utformade så att de uppfyller krav på rättsäkerhet, ändamålsenlighet och lämplighet för egenkontroll och tillsyn.

Ett *rättssäkert* villkor visar tydligt vad som krävs av verksamhetsutövaren. Det ska gå att objektivt fastställa när en överträdelse har skett.

Ett *ändamålsenligt* villkor ställer krav som säkerställer de önskade miljökraven. Om t.ex. miljökravet är att hålla nere utsläppen av föroreningar till vatten till en viss nivå är det viktigt att villkoren utformas så att verksamhetsutövaren tvingas vidta de åtgärder som krävs för att klara denna nivå. Förutsättningen för att villkoret i detta fall ska vara ändamålsenligt är för det första att

begränsningsvärdet sätts på en tillräckligt sträng nivå. För det andra måste en överträdelse av villkoret få konsekvenser för verksamhetsutövaren.

Ett villkor som är *lämpligt för egenkontroll och tillsyn* är tydligt och välgrundat. Det ska vara enkelt att konstatera vilka krav som gäller enligt villkoret och när villkoret har överträtts. I det ligger att det genom mätningar eller andra kontrollåtgärder ska vara möjligt att på ett tillförlitligt sätt kontrollera hur villkoret efterlevs. Det ska inte finnas oklarheter som orsakar merarbete för tillsynsmyndigheterna eller leder till att verksamhetsutövaren frias från ansvar. Frågor om vilka krav som ska ställas och hur de ska kontrolleras bör i huvudsak bestämmas i prövningen och inte hanteras i ett tillsynssammanhang.

För att det ska vara möjligt att utforma villkor som uppfyller de nämnda kraven behövs ett prövningsunderlag som innehåller en redovisning av förutsedd miljöpåverkan, möjliga försiktighetsmått och kontroll av verksamheten. Underlaget behöver vara anpassat till Miljööverdomstolens senare praxis som innebär att villkor med begränsningsvärden ska definieras och bestämmas i det enskilda fallet. Enligt Miljööverdomstolen ska i villkor om begränsningsvärden också anges hur värdet ska kontrolleras. I vissa fall, är det enligt Miljööverdomstolen lämpligt att i stället för begränsningsvärden föreskriva villkor med krav på viss teknik eller åtgärd, t.ex. om det finns osäkerheter i mät- eller provtagningsmetoder.

Sammanfattande synpunkter på underlaget

Sammanfattningsvis anser Naturvårdsverket att ansökan ska omfatta hela den tillståndspliktiga verksamheten. Vidare behöver ansökningshandlingarna innehålla en redovisning av verksamhetens förutsedda miljöpåverkan. Underlaget bör också omfatta en utredning av de olika försiktighetsmått och skyddsåtgärder som är möjliga att vidta, vilka utsläppsbegränsningar och annan minskning av miljöpåverkan som därvid kan uppnås samt vilka kostnader som respektive åtgärd skulle medföra för bolaget. Redovisningen behöver också innehålla uppgifter om hur effekten av de beskrivna skyddsåtgärderna ska kunna kontrolleras. Det är även önskvärt att bolaget på motsvarande sätt lämnar förslag till villkor för hur verksamheten vid flygplatsen kan regleras. Redovisningen ska göra det möjligt för prövningsmyndigheten att fastställa rättssäkra och ändamålsenliga villkor som är lämpliga för egenkontroll och tillsyn.


Som exempel kan nämnas aviseringen av flygplan och hanteringen av de risker för förorening av omgivande mark och vatten som uppstår i samband med uppsamling och behandling av snö och dagvattenflöden som förorenats av avvisnings- och halkbekämpningsmedel. Vi bedömer att ytterligare redovisning i dessa avseenden behöver lämnas i en kommande ansökan om tillstånd. Bolaget måste kartlägga spridningsvägarna för de kemikalier som används och därvid säkerställa att de åtgärder som kan optimera uppsamling och minimera utsläpp till omgivningen vidtas i alla led av hanteringen.

Beslut om detta yttrande har fattats av enhetschefen Martin Pählman.

Vid den slutliga handläggningen har i övrigt deltagit Åsa Wiklund Fredström, Åke Mauritzson och Kyriakos Zachariadis, den sistnämnde föredragande.



Martin Pählman



Kyriakos Zachariadis



LÄNSSTYRELSEN
UPPSALA LÄN

Linda Jonsson
Miljöenheten
018-195141

Arendet: LfV
2010-03-22
Namn: Näs/SAmg
Stockholm - Arlanda Airport

Yttrande

1 (1)

2010-03-15

551-15223-09

Stockholm - Arlanda Airport
LFV
Att: Anette Näs
190 45 Stockholm

Yttrande ang. samråd rörande ansökan om nytt tillstånd för verksamheten vid Stockholm - Arlanda Airport.

Redogörelse för ärendet

Luftfartsverket, LFV, har 26 januari 2010 haft samrådsmöte med berörda länsstyrelser och kommuner rörande ansökan om nytt tillstånd för verksamheten vid Stockholm - Arlanda Airport. Vid mötet meddelades att skriftliga synpunkter på samrådet får lämnas till LFV senast den 15 mars 2010.

Länsstyrelsens synpunkter

Länsstyrelsen anser att det i miljökonsekvensbeskrivningen tydligt ska framgå vilken påverkan flygplatsen och de ev. förändringar som planeras (förlängning av bana 3, omvänt bananvändningsmönster mm) medför för Uppsala län då det i samrådsunderlaget och på samrådsmötet fokuserats på kommunerna i Stockholms län.

När det gäller bullerpåverkan från verksamheten har fokus under samrådet varit på Upplands Väsby och Rosersberg. Länsstyrelsen anser även att det krävs en redovisning av hur de föreslagna ändringarna av flygvägar kommer att påverka bullernivåerna i Uppsala län, särskilt när det gäller Knivsta och Uppsala kommuner. Av redogörelsen bör det framgå hur bullersituationen ser ut idag, i nollalternativet och med föreslagna åtgärder.

Det är viktigt att beakta kommunernas översiktsplaner. Enligt Knivsta kommuns översiktsplan kommer bland annat ett av deras "stora opåverkade områden", ett resursområde för kultur, natur och friluftsliv samt ett utvecklingsområde för bostadsbebyggelse att påverkas i och med ändringarna av flygvägarna. Detta bör beaktas i den kommande ansökan och miljökonsekvensbeskrivningen.

Deltagare

I detta ärende har även Johanna Boman, samhällsbyggandsenheten deltagit.

Linda Jonsson

Linda Jonsson

Bilaga

Synpunkter från Knivsta Kommun 2010-03-05

Myndighetsuppgifter

Handläggare, direkttelefon/Our reference, telephone

Carl-Magnus Backman, 018-17 92 66

Luftfartsverket

Stockholm-Arlanda Airport

190 45 STOCKHOLM-ARLANDA

Ärenden: LFV
Dokument: D-LFV
2009 -09- 2 8
Handl:
LFV Stockholm - Arlanda Airport

Samråd enligt 6 kap miljöbalken rörande ansökan om nytt miljötillstånd för verksamheten vid Stockholm-Arlanda Airport, Sigtuna kommun

Sveriges geologiska undersökning (SGU) har genom remiss den 7 juli år 2009 erhållit rubricerat ärende för yttrande. Med anledning av detta får SGU framföra följande.

SGU har i dagsläget inget att anföra med anledning av Luftfartsverkets avsikt att inge en ny miljötillståndsansökan för en kommande 30-årsperiod.

Beslut i detta ärende har fattats av undertecknad verksjurist.

I ärendets handläggning har deltagit enhetschef L Björk, statsgeolog G Sohlenius och laborator C-M Backman (föredragande).


Hans-Göran Jansson


Carl-Magnus Backman

Verksjuristen

Handläggare, direkttelefon/Our reference, telephone

Göran Risberg, 018-17 91-35

Stockholm-Arlanda Airport

LFV

190 45 STOCKHOLM-ARLANDA

Ärendenr: LFV
Handläggningsnr: D-LFV 2010-040617
2010-03-31
Handl: NBS / sam Q
Stockholm-Arlanda Airport

Samråd enligt 6 kap miljöbalken – ansökan om nytt miljötillstånd för verksamheten vid Stockholm-Arlanda Airport

Sveriges geologiska undersökning (SGU) har genom remiss den 5 mars år 2010 erhållit rubricerat ärende för yttrande. Med anledning av detta får SGU framföra följande.

Den påverkan som verksamheten vid och omkring flygplatsen har på grundvattnet är bristfälligt beskrivet. I del av underlaget som berör föroreningar till grundvattnet framgår inte var prov på grundvattnet tas samt i vilken omfattning detta sker. Redovisning av kontroll i kringliggande enskilda brunnar saknas. Grundvattnets flödesvägar från området är inte heller beskrivet. Utifrån detta underlag kan därför SGU inte bedöma riktigheten i påståendet att strömningarna till omgivningen inte innebär någon skadlig inverkan.

I handlingarna anges att tätskikt används för Bana 3 i kontakt med Långåsen. Hur tätskiktet är utformat borde beskrivas.

Grundvattentillgången i Långåsen utnyttjas idag för energilagring. Energilagringen medför stor omsättning av grundvattnet med stora grundvattennivåvariationer som följd. Det bör av handlingarna framgå om denna anläggning förväntas påverka grundvattenströmningen och därmed även föroreningstransporten runt bana 3.

Sigtuna kommun har genomfört kontroller av den enskild vattenförsörjning inom området. Resultatet av dessa undersökningar bör kunna användas som referens i bedömning av verksamhetens påverkan på grundvatten.

SGU anser att beskrivning av de geologiska och hydrogeologiska förhållandena i området bör förtydligas med geologiska kartor.

Beslut i detta ärende har fattats av undertecknad verksjurist.

I ärendets handläggning har deltagit avdelningschef G Risberg, statsgeolog G Ransed och laborator C-M Backman (föredragande).



Hans-Göran Jansson



Carl-Magnus Backman



SWEDISH NATIONAL HERITAGE BOARD
RIKSANTIKVARIÄMBETET

2009 -09- 23
Handl:
LFV Stockholm - Arlanda Airport

Luffartsverket
Stockholm-Arlanda Airport
190 45 Stockholm-Arlanda

Yttrande

Datum 2009-09-17
Dnr 332-02883-2009

Ert Datum 2009-07-01
Er Beteckning D-LFV 2009-033602,
LFV 2008-006665

Avdelning Samhällsavdelningen
Enhet Samhällsbyggnad

Skriftligt samråd enligt 6 kap miljöbalken; Luffartsverket har för avsikt att senast vid utgången av 2010 inge en ansökan om nytt miljötillstånd för verksamheten vid Stockholm- Arlanda Airport

Riksantikvarieämbetet har tagit del av handlingarna i rubricerade ärende som utgörs av underlag för samråd (2008-12-01).

Riksantikvarieämbetet avstår från att lämna synpunkter i ärendet. I detta fall anser Riksantikvarieämbetet att ärendet bäst hanteras i kontakt med länsstyrelsen, som företrädare för de statliga kulturmiljöintressena.

Detta beslut har fattats av enhetschefen Karin Shibbye efter föredragning av 1:e antikvarie Birgitta Sander.


Karin Shibbye


Birgitta Sander

Riksantikvarieämbetet
Storgatan 41
Box 5405
114 84 Stockholm
Tel 08-5191 8000
E-post riksant@raa.se
Hemsida www.raa.se
Org.nr 202100-1090
Plusgiro 599 94-4
Bankgiro 5052-3620

Kopia till: Länsstyrelsen i Stockholms län



SWEDISH NATIONAL HERITAGE BOARD
RIKSANTIKVARIÄMBETET

Ärendenummer: Dnr 2010-03-0611
2010-03-31
Handl: N.S./sam Q
LFV Stockholm - Arlanda Airport

Luffartsverket,
Stockholm-Arlanda Airport
190 45 Stockholm-Arlanda

Yttrande

Datum 2010-03-30

Dnr 332-839-2010

Ert datum 2010-03-02

Er beteckning D-LFV 2009-015858, LFV 2008-006665

Avdelning Samhällsavdelningen
Enhet Samhällsbyggnad

Samråd enligt 6 kap miljöbalken. Luftfartsverket, LFV, har för avsikt att senast vid utgången av 2010 inge en ansökan om nytt miljötilstånd för verksamheten vid Stockholm-Arlanda Airport

Riksantikvarieämbetet har tagit del av handlingarna i rubricerade ärende som utgörs av underlag för samråd (2009-12-17).

Riksantikvarieämbetet avstår från att lämna synpunkter i ärendet. I detta skede av processen anser Riksantikvarieämbetet att ärendet bäst hanteras i kontakt med länsstyrelsen som företrädare för de statliga kulturmiljöintressena.

Detta beslut har fattats av biträdande avdelningschefen Anita Bergenstråhle-Lind efter föredragning av 1:e antikvarien Birgitta Sander.

Anita Bergenstråhle-Lind

Birgitta Sander
Birgitta Sander

Riksantikvarieämbetet
Storgatan 41
Box 5405
114 84 Stockholm
Tel 08-5191 8000
E-post riksant@raa.se
Hemsida www.raa.se
Org.nr 202100-1090
Plusgiro 599 94-4
Bankgiro 5052-3620

Kopia till: Länsstyrelsen i Stockholms län



Vattenenheten
Mats Käll
Tfn: 036-15 63 07
Mobilnr: 070-380 11 95
E-post: mats.kall@sjv.se

Ärendenr: LFV
Objekt: LFV
2009 -09- 2 2
Handl:
LFV Stockholm - Arlanda Airport

YTTRANDE

Dnr 27-07544/09

2009-09-17

Luftfartsverket
Stockholm-Arlanda Airport
190 45 Stockholm-Arlanda

1(1)

Yttrande skriftligt samråd enligt 6 kap miljöbalken, ert nummer "D-LFV 2009-033602"

Jordbruksverket har inget att erinra i frågan utan utgår från att lokala och regionala frågor bevakas av länsstyrelser och andra organ.

Mats Käll

Vattenenheten

LFV
Division Stockholm

Underlag för samråd rörande ansökan om nytt tillstånd för verksamheten vid Stockholm- Arlanda Airport

Tillväxtverket har av LFV inbjudits att besvara Underlag för samråd rörande ansökan om nytt tillstånd för verksamheten vid Stockholm- Arlanda Airport, Sigtuna kommun, enligt miljöbalkens regelverk. Tillväxtverket har tagit del av materialet utifrån verkets syfte att arbeta för fler och växande företag samt ett hållbart och konkurrenskraftigt näringsliv i alla delar av landet.

God tillgänglighet – en förutsättning för näringslivet

Näringslivets behov av ett väl fungerade transportsystem är högt prioriterat. Möjligheten att kunna transportera gods över stora avstånd eller i stora volymer är en förutsättning för att svenskt näringsliv ska kunna tillvarata globaliseringens möjligheter. Genom att kunna förse kunden med den efterfrågade produkten eller tjänsten oavsett vart i geografin denna befinner sig, detta gäller såväl råvaruintensiva näringar som exempelvis besöksnäringen. Även möjligheten för näringslivet att snabbt och enkelt kunna etablera nya kontakter och erhålla ny kunskap är central i samband med att kunskapsinnehållet i såväl produkter som tjänster ökar. Flyget är i detta avseende ett ovärderligt verktyg för att kunna möjliggöra detta. Av den anledningen är Arlandas utveckling av betydelsen för näringslivet i hela landet, på grund av det destinationsutbud som återfinns på flygplatsen.

Arlandas betydelse som nav för hela landet

Arlanda har stor betydelse som nav för både resor och gods inom Sverige och till/från utrikes destinationer. Denna möjlighet är betydande för näringslivet när det gäller att snabbt och enkelt etablera kontakter med befintliga och nya kunder inom Sverige som utanför landets gränser. Denna möjlighet torde bli allt viktigare i samband med den ökade globaliseringen. Fraktflygets roll blir i detta sammanhang också viktigt eftersom företagens kundnätverk och värdekedjor är geografiskt utspridda. Det är därför viktigt att Arlanda har tillräcklig kapacitet och kan erbjuda den service som efterfrågas av kunderna som utnyttjar flygplatsens tjänster.

Utvecklingen av Arlanda förutsätter en samordnad planeringsprocess

Tillväxtverket anser att LFV i större omfattningen än vad som framgår i detta underlag kan beakta de regionala utvecklingsprogrammen för såväl Stockholm som Uppsala län. Detta för att kunna samverka med och hantera några av de utmaningar som framkommer i underlaget rörande utvecklingsförutsättningarna vid Arlanda flygplats. Genom att använda de regionala utvecklingsprogrammen som plattform kan flera olika planeringsprocesser hanteras med den övergripande målsättningen att verka för långsiktig hållbar utveckling. Förtjänsterna med detta arbetssätt skulle kunna vara att transportsystemets totala potential skulle kunna utnyttjas ännu bättre i samband med att ett helhetsperspektiv används.

Beslut i detta ärende har fattats av enhetschef för Regional samverkan och landsbygdsutveckling, Lars Wikström och Kerstin Lindblad. Daniel Fahlander var föredragande.

Lars Wikström

Daniel Fahlander



Datum
2009-09-30

Diariennr
2009-10827

Ert datum

Er referens

Avdelningen för risk- och sårbarhetsreducerande arbete
Enheten för farliga ämnen
Birgitta Widén
010-240 5034
birgitta.widen@msbmyndigheten.se

Anette Näs
Luftfartsverket
Stockholm-Arlanda Airport
190 45 Stockholm-Arlanda

Samråd enligt miljöbalken inför Luftfartsverkets ansökan om nytt miljötillstånd för verksamheten vid Stockholm-Arlanda Airport

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) har mottagit Ert samrådsunderlag inför kommande prövning av verksamheten vid Stockholm-Arlanda Airport.

MSB lämnar följande synpunkter:

Införandet av miljöbalken innebar att säkerhetsfrågorna gavs ökad betydelse vid tillståndsprövningen. Det måste därför i varje mål och ärende finnas tillräckligt underlag för att kunna bedöma de säkerhetsmässiga aspekterna av verksamheten.

Av samrådsunderlaget går att utläsa att det finns många olika verksamhetsutövare inom flygplatsområdet. Det framgår t.ex. att ledningsnätet för flygbränsle ägs av Luftfartsverket men att hanteringen samt flygplatsens bränsledepå ägs och drivs av externt företag. MSB anser att det är angeläget att ansvarsförhållandena – i detta fall vem som är verksamhetsutövare enligt miljöbalken – tydligt redovisas och beskrivs i ansökan.

MSB anser att följande frågeställningar bör belysas i ansökan;

I miljökonsekvensbeskrivningen bör ingå:

- Identifierade olycksscenarier bör beskrivas. Även olycksscenarier för de följdföretag som är nödvändiga för verksamheten bör beskrivas.
- Såväl direkta som indirekta effekter av kemikalieolyckor och andra olyckor som kan påverka tredje person och den yttre miljön bör beskrivas. Risker vid brand och uppkomst av giftig brandrök samt omhändertagande av kontaminerat släckvatten hör till frågor som bör belysas.
- Planerade olycksförebyggande åtgärder.
- Förutsättningar för räddningsinsatser.

MSB Myndigheten för samhällsskydd och beredskap

Postadress
651 81 Karlstad

Besöksadress
Stockholm: Kungsgatan 53
Karlstad: Norra Klaragatan 18
Sandö: Sandövägen 7
Revinge: Revingeby

Telefon: 0771-240 240
Fax: 010-240 56 00

registrator@msbmyndigheten.se
www.msbmyndigheten.se

Org.nr
202100-5984

2009-09-29
Handl:
LFV Stockholm - Arlanda Airport

Luftfartsverket
Stockholm-Arlanda Airport
190 45 Stockholm-Arlanda

Samråd enligt 6 kap miljöbalken beträffande ansökan om nytt tillstånd för verksamheten vid Stockholm-Arlanda Airport, Sigtuna kommun


Boverket har ett allmänt uppsiktsansvar över plan- och byggnadsväsendet och hushållningen med mark- och vattenområden i riket. Länsstyrelserna har tillsynsansvar på regional nivå. Boverkets synpunkter i olika ärenden berör främst frågor av principiellt intresse från ett nationellt perspektiv.

Det är därför länsstyrelsen som bäst kan bedöma och dra slutsatser av det redovisade materialet samt avgöra vad miljökonsekvensbeskrivningen ska innehålla och hur den ska utformas.

Boverket har tagit del av samrådsunderlaget och konstaterar att ansökan kommer att avse flygverksamhet av en omfattning som beräknas inträffa först om 30-35 år. Arlanda är dock landets och Östersjöregionens viktigaste flygplats, och således ett riksintresse av mycket stor dignitet. Med tanke på Arlandas betydelse har Boverket därför inga invändningar mot att tillstånd söks för så lång tid, särskilt som arealanspråken inte tycks öka nämnvärt i förhållande till redan redovisade influensområden för riksintresset.

Detta yttrande har beslutats av chefen för stads- och regionenheten Kerstin Hugne efter föredragning av arkitekten Järda Blix. I handläggningen av ärendet har även utredaren Magnus Lindqvist deltagit.

För Boverket


Kerstin Hugne
chef stads- och regionenheten


Järda Blix
arkitekt





Yttrande

Datum
2009-09-29

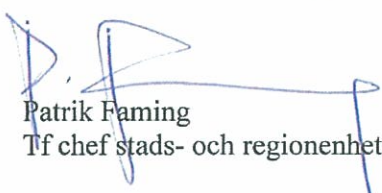
Diarienummer
2321-1180/2010


Ert diarienummer
LFV 2008-006665

Luftfartsverket
Stockholm-Arlanda Airport
190 45 Stockholm-Arlanda

Samråd enligt 6 kap miljöbalken beträffande ansökan om nytt tillstånd för verksamheten vid Stockholm-Arlanda Airport, Sigtuna kommun

Boverket har tagit del av reviderat samrådsunderlag. Boverket har tidigare yttrat sig angående Luftfartsverkets avsikt att senast utgången av 2010 inge en ansökan om nytt miljötillstånd för verksamheten vid Stockholm-Arlanda Airport (dr 2321-2663/2009) och har inget ytterligare att tillägga i ärendet.


Patrik Faming
Tf chef stads- och regionenheten


Anette Löfgren
Planeringsarkitekt





Stockholm Arlanda Airport
LFV
190 45 Stockholm - Arlanda

Östersund 2009-09-28

Vårt dnr Utr 2009/19
Er ref./dnr D-LFV 2009-033602

Yttrande gällande skriftligt samråd inför ny tillståndsansökan för Stockholm-Arlanda Airport

Statens institut för kommunikationsanalys, SIKA, har anmodats yttra sig över rubricerade "Underlag för samråd rörande ansökan om nytt tillstånd för verksamheten vid Stockholm-Arlanda Airport, Sigtuna kommun.

SIKA vill inledningsvis understryka betydelsen av att flygplatsens tillstånd även i fortsättningen bör inkludera de utsläpp som orsakas till följd av passagerarnas och de anställdas resor till och från flygplatsen. Det kan bidra till fortsatt fokus på att i dialog med operatörer öka tillgängligheten till flygplatsen med klimateffektiva färdmedel. Som ett led i att ytterligare minska resenärernas utsläpp för resor till och från flygplatsen bör förutsättningarna för att förstärka möjligheterna till distansmöten inom flygplatsområdet prövas.

Som utgångspunkt för miljökonsekvensbedömningen är det en fördel att använda ett "worst-case" scenario för trafikutvecklingen, vilket Högalternativet kan sägas vara. Den helt dominerande delen av trafikökningen förväntas vara utrikesresor inom Europa, och inrikes resor väntas inte nå i närheten av de nivåer som gällde i början av 1990-talet. Det vore intressant att få trafikutvecklingen närmare analyserad i den kommande miljökonsekvensbeskrivningen, inte minst i ljuset av nu liggande utredningsförslag om höghastighetsbanor, samt beslutet om att inkludera flygtrafiken i det europeiska handelssystemet för utsläppsrätter.

SIKA välkomnar också att ett fortsatt arbete med så kallade gröna inflygningar och starter kommer att prioriteras. Krav på en fortsatt utveckling av rutiner för detta under olika väder- och vindförhållanden bör kunna ingå i miljötillståndet. Arbetet kan både bidra till lägre bullerexponeringar i närliggande tätorter, och minskad bränsleförbrukning bland annat genom reducerad planflykt. Förväntade effekter av gröna inflygningar och starter bör belysas i miljökonsekvensbeskrivningen i tillståndsansökan.

Beträffande den kommande miljökonsekvensbeskrivningen har SIKA i övrigt inga synpunkter att anföra på den föreslagna omfattningen.

Beslut i detta ärende har fattats av chefen för utredningsavdelningen Per-Åke Vikman efter föredragning av Anders Brandén Klang.



Per-Åke Vikman
Utredningschef



Datum
2009-07-15Diarienum
2009/4054

Stockholms distrikt
Sören Nissilä
Galgbacksvägen 5, 186 30 Vallentuna
soren.nissila@skogsstyrelsen.se
Tfn 08-514 514 77, fax 08-511 752 85

Luffartsverket
Stockholm-Arlanda Airport
190 45 Stockholm-Arlanda

Samråd inför förnyat miljötilstånd för verksamheten vid Stockholm- Arlanda Airport

Skogsstyrelsen är tillsynsmyndighet för skogsbruksåtgärder och vi väljer mot den bakgrunden att avstå från att lämna synpunkter inom ramen för samrådet.

På Skogsstyrelsens vägnar

Sören Nissilä

Svar från Skogsstyrelsen (2)

Postadress
Huvudkontor
Skogsstyrelsen
551 83 Jönköping

Besöksadress
Vallgatan 8
Jönköping

Telefon
036-35 93 00
Fax
036-16 61 70

Organisationsnr
202100-5612
Momsreg.nr
SE202100561201

E-post
skogsstyrelsen@skogsstyrelsen.se
www.skogsstyrelsen.se

Luftfartsverket
Anette Näs
Stockholm-Arlanda Airport
190 45 Stockholm-Arlanda

Yttrande ang. samråd rörande ansökan om nytt tillstånd för verksamheten vid Stockholm- Arlanda Airport

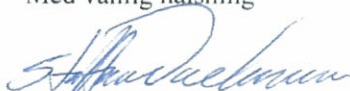
Skogsstyrelsen har tagit del av handlingarna rörande samråd rörande nytt tillstånd för verksamheten vid Stockholm-Arlanda.

De framtida planer som beskrivs i handlingarna berör väldigt lite den omkringliggande skogsmarken, inga nya områden tas i anspråk för banor, vägar eller byggnader.

Det gör att vi inte har några direkta synpunkter på detta samråd vad avser skydd av skogsmark.

Vi ser dock att bullerstörningar blir så låg som möjligt i närområdet samt att man fortsätter med den provtagning som är idag. Den kan till och med behöva utökas om flygverksamheten ökar.

Med vänlig hälsning



Staffan Dackman
stf distriktschef

Dokument2

Postadress
Huvudkontor
Skogsstyrelsen
551 83 Jönköping

Besöksadress
Vallgatan 8
Jönköping

Telefon
036-35 93 00
Fax
036-16 61 70

Organisationsnr
202100-5612
Momsreg.nr
SE202100561201

E-post
skogsstyrelsen@skogsstyrelsen.se
www.skogsstyrelsen.se

Nätteknik
Chatarina Lejdström
08-475 81 50
chatarina.lejdstrom@svk.se

Stockholm - Arlanda Airport
LFV
190 45 Stockholm - Arlanda

2009-08-20 2009/870

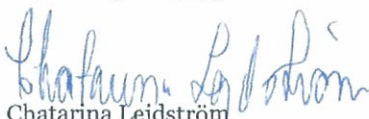
Ärendenr: LFV.....
Dokument: D-LFV.....
2009 -08- 2 1
Handl:
LFV Stockholm - Arlanda Airport

Samråd enligt 6 kap miljöbalken avseende ansökan nytt miljötillstånd för verksamheten vid Stockholm – Arlanda Airport

Er beteckning: D-LFV 2009-033608, LFV 2008-006665

Svenska Kraftnät har inga erinringar avseende rubricerade ansökan.

Med vänlig hälsning


Chatarina Lejdström

SWEDEN - AIRPORT
190 45 Stockholm - Arlanda
08-475 81 50
chatarina.lejdstrom@svk.se
190 45 Stockholm - Arlanda
08-475 81 50
chatarina.lejdstrom@svk.se



SJÖFARTSVERKET

Sjöfart och Samhälle

Handläggare

Thomas Åhsberg

1 (1)

Datum
2009-08-12

Vår beteckning
09-02560-2

Ert datum
2009-07-01

Er beteckning
D-LFV 2009-033602
LFV 2008-006665

Ärendenr: LFV
Dokument: D-LFV
2009 -08- 13
Handl:
LFV Stockholm - Arlanda Airport

Luftfartsverket
Stockholm-Arlanda airport
190 45 Stockholm-Arlanda

Samråd enligt kap 6 miljöbalken rörande ansökan om nytt tillstånd för verksamheten vid Stockholm-Arlanda Airport, Sigtuna kommun

Sjöfartsverket har tagit del av de utskickade handlingarna och har inga synpunkter.

I handläggningen av detta ärende som beslutats av chefen för Sjöfart och samhälle Tage Edvardsson, har deltagit miljöhandläggaren Thomas Åhsberg, föredragande.

Tage Edvardsson

Thomas Åhsberg



SJÖFARTSVERKET

Sjöfart och Samhälle

Handläggare

Thomas Åhsberg

2010-03-10
2010-03-02
Stockholm - Arlanda Airport

1 (1)

Datum
2010-03-10

Vår beteckning
09-02560-4

Ert datum
2010-03-02

Ert beteckning
D-LFV 2009-015858
LFV 2008-006665

Luftfartsverket, LFV

Stockholm - Arlanda Airport
19045 Stockholm Arlanda

Samråd enligt kap 6 miljöbalken rörande ansökan om nytt tillstånd för verksamheten vid Stockholm-Arlanda Airport, Sigtuna kommun

Sjöfartsverket har tagit del av de utskickade handlingarna och har inga ytterligare synpunkter.

I handläggningen av detta ärende som beslutats av chefen för Sjöfart och samhälle Tage Edvardsson, har deltagit miljöhandläggaren Thomas Åhsberg, föredragande.

Tage Edvardsson

Thomas Åhsberg

Postadress

601 78 Norrköping

Besöksadress

Östra Promenaden 7

Telefon

011-19 10 00

Telefax

011-10 19 49

E-post

hk@sjofartsverket.se

BESLUT

Datum
2009-09-30

1 (1)

Dnr
440-09-2858

Ert datum
2009-07-01

Ert dnr
D-LFV 2009-033602

Planeringsavdelningen
Fredrik Selander
016 - 544 2070
fredrik.selander@energimyndigheten.se

Ärendenr: LFV
energimyndigheten.se
Dokument: D-LFV
2009 -10- 02
Handl:
LFV Stockholm - Arlanda Airport

Luftfartsverket
Stockholm-Arlanda Airport

190 45 STOCKHOLM-ARLANDA


Samråd rörande ansökan om nytt tillstånd för verksamheten vid Stockholm-Arlanda Airport, Sigtuna kommun, enligt miljöbalkens regler

Energimyndigheten har i skrivelse, daterad den 1 juli 2009, lämnats möjlighet att inkomma med synpunkter i rubricerad fråga.

Energimyndigheten har i detta läge inga synpunkter att redovisa.

Beslut i detta ärende har fattats av avdelningschefen Susan Linton Royen. Vid den slutliga handläggningen har därutöver deltagit verksjuristen Fredrik Selander, den sistnämnde föredragande.


Susan Linton Royen


Fredrik Selander

Fredrik Selander
016 - 544 2070
fredrik.selander@energimyndigheten.se

Luftfartsverket
Stockholm-Arlanda Airport

190 45 Stockholm-Arlanda

Skriftligt samråd enligt 6 kap miljöbalken

Energimyndigheten har i skrivelse, daterad den 2 mars 2010, lämnats möjlighet att avge synpunkter i rubricerad fråga.

Energimyndigheten har efter genomgång av materialet i ärendet inga synpunkter att redovisa.

Beslut i detta ärende har fattats av avdelningschefen Anneli Eriksson. Vid den slutliga handläggningen har därutöver deltagit verksjuristen Fredrik Selander, den sistnämnde föredragande.

Anneli Eriksson

Fredrik Selander



Sändlista

Ert tjänsteställe, handläggare
LFV, Anette Näs

Ert datum
2010-03-02

Er beteckning
D-LFV 2009-015858
LFV 2008-006665

Vårt tjänsteställe, handläggare
PROD INFRA Arkitekt Jakob Gille 08-7887806
jakob.gille@mil.se

Vårt föregående datum
2010-03-05

Vår föregående beteckning
13 920:14611

**Yttrande över Samrådshandling för ansökan om nytt
miljötillstånd för Stockholm Arlanda Airport**

Försvarsmakten har inget att erinra i rubricerat ärende.

Karl-Anders Andersson
Stf. Chef Produktionsledningens Infrastrukturavdelning

Jakob Gille

Sändlista

LFV

arlanda@lfv.se

Som orientering

Länstyrelsen Stockholms län

stockholm@lansstyrelsen.se

Som orientering HKV

PROD INFRA

(JG)

Postadress

107 85 STOCKHOLM

Besöksadress

Lidingövägen 24

Telefon

08-788 75 00

Telefax

08-788 77 78

E-post, Internet

exp-hkv@mil.se
www.hkv.mil.se



Ert datum 2009-12-17
Ert diariernr D-LFV 2009-015858

Vårt datum 2010-03-12
Diarienummer Rt 2010/53

1 (1)

Anette Näs
LFV
Stockholm-Arlanda Airport
190 45 Stockholm-Arlanda


Skriftligt samråd enligt 6 kap miljöbalken avseende miljötillstånd för Arlanda flygplats

Rikstrafiken har beretts tillfälle att inkomma med synpunkter på underlag för samråd rörande ansökan om nytt miljötillstånd för verksamheten vid Stockholm-Arlanda flygplats.

Rikstrafiken lämnade i september 2009 synpunkter i samband med tidigare samrådsförfarande. Rikstrafiken framförde då att Rikstrafiken med stöd av instruktionen tecknat avtal om flygtrafik på åtta regionala linjer mellan i huvudsak norrlands inland och Arlanda. Rikstrafiken pekade på att möjligheten att ta sig till och från dessa regioner med flyg ofta är avgörande för respektive regions utveckling. Rikstrafiken såg därför positivt på att Luftfartsverket tar hänsyn till ett eventuellt ökat resande, så att även en tillväxt av de mindre, regionala flyglinjerna medges.

Förutom att ta tillfället i akt och återigen påpeka vikten av att de trafiksvagare, regionala flyglinjerna bereds möjligheter att trafikera Stockholm-Arlanda, har Rikstrafiken inga synpunkter på det aktuella samrådsunderlaget.

Detta yttrande har beslutats av generaldirektör Ulf Lundin efter föredragning av utredare Tom Andersson.



Ulf Lundin
Generaldirektör

Postadress
Box 473, 851 06 Sundsvall

Besöksadress
Esplanaden 11

Telefon växel
060 67 82 50

Telefax
060 67 82 51

Organisationsnummer
202100-5059

Myndighetskod
071910

registrator@rikstrafiken.se
www.rikstrafiken.se

K/Befolkningsinsatser

Irène Andersson

Tel 075 247 36 72

irene.andersson@socialstyrelsen.se

2010-03-29

Diarienummer

1.4 - 6383/2010

2010-03-31
Handl: NÄS/SamQ

Luftfartsverket, LFV

Anette Näs

Stockholm - Arlanda Airport

190 45 Stockholm-Arlanda

Svar på remiss - ansökan om nytt miljötillstånd för verksamheten vid Stockholm - Arlanda Airport, Sigtuna kommun. Samråd enligt 6 kap miljöbalken

Socialstyrelsen har getts möjlighet att lämna synpunkter på tillståndsansökan som avser framtida verksamhet vid Arlanda Airport. I ansökan redogör Luftfartsverket bland annat för områden och antal boende som exponeras för ljudnivåer över riksdagens riktvärden.

Sammanfattning

Socialstyrelsens grundinställning är att riktvärden för buller ska hållas. Vidare ska inte exploatering ske på bekostnad av människors hälsa. I exponeringssituationer utomhus saknas tillräckligt underlag kring flygbullers effekter på människors hälsa och därför bör miljöbalkens försiktighetsprincip tillämpas.

Socialstyrelsens synpunkter

Enligt en nationell miljöhälsoenkät¹ från 2007 störs totalt 14 procent av svenskarna minst en gång i veckan av något trafikbuller (väg-, spår- eller flygtrafikbuller). Motsvarande siffra 1999 var 12 procent.

Avgöranden om vilka flygbullerstörningar som kan godtas i samhället bör baseras på kunskap om samband mellan bullerexponering och hälsoeffekter. Upplevd bullerstörning och försvårad talkommunikation hos människor som bor i närheten av flygplatser är viktiga effekter liksom andra ohälsoutfall, inte minst förhöjd risk för hjärt-kärlsjukdom.

Socialstyrelsens grundinställning är att riktvärdena inomhus, både ekvivalenta och maximala ljudnivåer, alltid ska uppfyllas. Dessutom bör de boende utomhus ha tillgång till balkonger och uteplatser på en tyst sida av huset. Problemet med flygbuller är att det inte kan skärmas bort utomhus utan påverkar bostädernas balkonger och uteplatser och också gårdar i anslutning till skolor och förskolor. När ljudnivån är hög på den ena sidan av bostaden är det en förutsättning att det finns tillgång till en tyst sida på andra sidan bostaden för att ljudmiljön ska kunna accepteras. Detta med tyst sida är dock inte möjligt vid exponering för flygbuller eftersom exponering för flygbuller inte kan begränsas till en sida av ett hus.

Flygbuller är mer störande än andra trafikslag vid samma fysikaliska exponering. I en rapport² av Mats E. Nilsson m.fl. skriver författarna att det inte finns

¹ Miljöhälsorapport 2009, Socialstyrelsen.

så mycket data vad gäller forskning kring effekter av flygbuller på uteplats nära bostaden eller i ett bostadsområde. Författarna påpekar dock att "indirekta resonemang kan föras kring hur allmän kunskap om ohälsoeffekter av trafikbuller kan generaliseras till effekterna av flygbuller på uteplats".

Andra studier har påvisat ökade blodtrycks- och hjärtfrekvensnivåer nattetid i samband med flygbullerhändelser. Förändringarna inträffade även hos personer som sov och visade inget tecken på att avta vid upprepade händelser, vilket tyder på att man inte vänjer sig vid bullret³. Ytterligare studier visar att högt blodtryck är vanligare bland personer som utsätts för flygbullernivåer över 50 dB (FBN) där de bor^{4,5}.

I avsaknad av underlag bör försiktighetsprincipen tillämpas. Försiktighetsmåtten i miljöbalken "ska vidtas så snart det finns skäl att anta att en verksamhet eller åtgärd kan medföra skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljö" (Miljöbalken, 2 kap, 3§). Beräkningar i rapporten⁶ visar att riktvärdet 55 dB FBN vid fasad inte är tillräckligt för att skydda vistelsen på uteplats. Vidare refereras till den väl kända artikeln av Miedema & Oudshoorn 2001⁷, som visade att vid samma exponeringsnivå är andelen störda störst för flygbuller, följt av vägbuller och därefter spårbuller. En orsak till detta kan vara att "bostäder exponerade för flygbuller, till skillnad från väg- och spårtrafikexponerade bostäder, nästan aldrig har tillgång till tyst sida av bostaden". Framför allt i storstäder är det vanligt att bostäder utsätts för buller från flera trafikslag. Då ska riktvärdena för respektive trafikslag gälla, oberoende av andra bullerkällor⁸. Forskning visar att bullerstörningarna ökar betydligt i situationer med buller från flera källor.

Bullernivåer över de riktklinjer som finns idag pekar entydigt på negativa hälsoeffekter. De av riksdagen beslutade riktvärdena för trafikbuller motsvarar inte en god ljudmiljö ur bullersynpunkt, utan de är uppsatta efter den andel störda som vårt samhälle anser vara acceptabelt. I miljöbalken står det att särskild hänsyn ska tas till känsliga personer, exempelvis äldre personer, små barn och ungdomar samt personer med akuta eller kroniska sjukdomar.

Detta beslut har fattats av enhetschef Viveca Urwitz. I den slutliga handläggningen har utredarna Johanna Bengtsson Ryberg och Margareta Palmquist deltagit. Utredare Iréne Andersson har varit föredragande.

² Validering av miljöhälsoundikatorer för buller, Socialstyrelsen 2009.

³ Haralabidis AS, Dimakopoulou K, Vigna-Taglianti F et al. (2008). Acute effects of nighttime noise exposure on blood pressure in populations living near airports. *European Heart Journal* 2008;29:658–64.

⁴ Rosenlund M, Berglund N, Pershagen G et al (2001). Increased prevalence of hypertension in a population exposed to aircraft noise. *Occup Environ Med* 2001;58:769–73.

⁵ Eriksson C, Rosenlund M, Pershagen G et al (2007). Aircraft noise and incidence of hypertension. *Epidemiology* 2007;18(6):716–2.

⁶ Validering av miljöhälsoundikatorer för buller, Socialstyrelsen 2009.

⁷ Miedema, H.M.E., & Oudshoorn, C.G.M. Annoyance from transportation noise: Relationships with exposure metrics DNL and DENL and their confidence intervals. *Environmental Health Perspectives*, 109(4), 409-416, 2009.

⁸ Miljöhälsorapport 2009, Socialstyrelsen.

Enligt Socialstyrelsens beslut



Iréne Andersson

BREV

2010-04-12

Stockholm-Arlanda Airport
Anette Näs
190 45 Stockholm-Arlanda

Ärendenr:
[Ärendenummer]
Projektnr:
[Projektnummer]
Ert datum: [Motpartens
datum]
Ert ärendelD:
[Motpartens ärendelD]



TRAFIKVERKET

Trafikverket

Ärendenr: SDA.....
Dokument: D.....
2010 -04- 13
Handl:
Swedavia

**Samråd av underlag rörande nytt miljötillstånd för
Arlanda**

Banverket har 2010-03-18 med diarienummer F09-9374/SA60 lämnat yttrande på rubricerat ärende. Den 1 april 2010 lades Vägverket och Banverket ner och Trafikverket bildades.

Trafikverket har ingenting att tillägga till det yttrande som skickades från Banverket 2010-03-18.

Med vänlig hälsning


Mikael Ranhagen

Dokumenttyp: Brev
Dokumentdatum: 2010-11-01
Ärendenummer: TRV2010/18047

Ert datum: 2010-06-07
Ert ärendenummer: D 2010-
006923/SDA 2010-000066



TRAFIKVERKET

Trafikverket
172 90 Sundbyberg

Telefon: 0771 - 921 921
trafikverket@trafikverket.se

www.trafikverket.se

Sofia Söderberg
Planering
sofia.soderberg@trafikverket.se

Swedavia Arlanda
Att: Anette Näs
190 45 Stockholm-Arlanda

Kopia till:

Länsstyrelsen i Stockholms län

Yttrande avseende underlag för samråd rörande ansökan om nytt miljötillstånd för verksamheten vid Stockholm- Arlanda Airport

Trafikverket Region Stockholm har av Swedavia (tidigare LfV) beretts tillfälle att åter yttra sig över rubricerat ärende. Trafikverket inkom med yttrande daterat 12 april 2010 med anledning av Swedavias begäran om skriftligt samråd. Swedavia har även samrått med Transportstyrelsen som skriver följande i sitt yttrande daterat 23 april 2010:

"Sedan 1 april 2010 har Trafikverket övertagit Transportstyrelsens uppdrag att peka ut och precisera luftfartens riksintressen. Transportstyrelsen föreslår därför att även Trafikverket bör ges möjlighet att yttra sig över samrådsunderlaget."

Den 1 april 2010 flyttade uppdraget för luftfartens långsiktiga planering och riksintressefrågor från Transportstyrelsen till Trafikverket. Trafikverket har även ansvar för att verka för att transportpolitiska mål uppnås, vilket bland annat innebär att transportsystemets utformning och användning ska bidra till att de nationella miljökvalitetsmålen och ökad hälsa uppnås.

Trafikverket yttrar sig därmed åter över samrådsunderlaget rörande ansökan om nytt miljötillstånd, utifrån ovan nämnda uppdrag.

Redogörelse för ärendet

Swedavia har för avsikt att senast vid utgången av 2010 inge en ansökan till miljödomstolen om nytt miljötillstånd för verksamheten vid Stockholm-Arlanda Airport i enlighet med miljöbalkens bestämmelser. Ansökan tar sikte på att säkra verksamheten på lång sikt och avses omfatta en produktion om 350 000 flygrörelser per år, vilka beräknas genereras av 36 miljoner passagerare och nås omkring år 2038. Gällande tillstånd innefattar 372 100 rörelser. 2008 års trafikvolym uppgick till cirka 18 miljoner passagerare fördelade på cirka 220 000 flygrörelser.

Genom beslut av regeringen 15 augusti 1991 erhöll dåvarande LfV tillstånd om utvidgning av verksamheten med en tredje rullbana. Tillståndet förenades med elva villkor. Två villkor i nu gällande tillstånd är av särskild betydelse för nuvarande och framtida verksamhet och som kommer att prövas inom ramen för den nya

tillståndsansökan. Det ena villkoret (villkor 1) handlar om det så kallade utsläppstaket, som i huvudsak innebär att utsläppen av koldioxid och kvävedioxider från flygverksamheten och marktransporter till och från flygplatsen senast år 2011 inte får överstiga 1990 års nivå. Det andra villkoret (villkor 6) rör det särskilda skyddet för Upplands Väsby tätort. Vissa regelmässiga raka inflygningar till bana 01R inte får ske efter den 1 januari 2018.

Bansystemet utgörs av tre rullbanor: bana 1 (huvudbana 01L/19R), bana 2 (08/26) och bana 3 (01R/19L).

Swedavia överväger att ansöka om ett tillstånd som innebär att de ges rätt att operera flygplatsen i huvudsak som dagens tillstånd medger före 2018. I samrådsunderlaget kallas detta för grundalternativet och innebär att dagens bananvändningsmönster i stort sett bibehålls, dock med vissa justeringar. Vid högtrafik (ca 56 rörelser eller mer per timme) används i grundalternativet så kallade parallella mixade operationer¹ i högtrafik (peak), med vissa åtaganden i syfte att skydda Upplands Väsby tätort. Om miljödomstolen anser det nödvändigt för att fortsättningsvis få operera med parallella mixade operationer föreslår Swedavia att förlänga bana 3 med 1200 meter för att därmed flytta bullerkurvan norrut. Swedavia överväger även att ansöka om ett tillstånd som ger möjlighet att avvika från utflygningsvägen (SID) när aktuellt flygplan ger en viss bullerexponering istället för som idag på en given höjd. Detta innebär att flygtrafikledningen dag- och kvällstid (06-22) ska kunna ge flygplan tillstånd att avvika från utflygningsvägen (SID) då den höjd har uppnåtts där flygplanen alstrar bullernivåer på marken som understiger 70 dBA. I syfte att undvika överflygning av tätorter ska flygplanen nattetid (22-06) följa vissa SID längre.

Genomförda utredningar

Swedavia har genomfört ett antal utredningar exempelvis:

- **Utredning om möjligheterna att införa omvänt bananvändningsmönster**
Detta alternativ, som innebar landning på bana 01 L och start på bana 01R bedömdes inte vara en möjlig lösning med hänsyn tagen till bullerexponeringen över Rosersberg, Sigtuna kommun. Däremot föreslår Swedavia att det omvända bananvändningsmönstret används varannan helg vid nordliga vindar för att skapa förutsägbara tystare perioder. I andra vindintervall bestäms bananvändningen under helgerna enbart av trafikintensitet och vindriktning.
- **Utredning om möjlighet till kurvade inflygningar till bana 01R**
Denna utredning undersökte möjligheterna till att starta på bana 01L, och att så länge bana 01L inte används för landning, använda en kurvad inflygningsväg väster, öster eller norr om Upplands Väsby tätort vid inflygning till bana 01R. Utredningen visar att detta är svårt att genomföra bland annat på grund av den tekniska utvecklingen och internationella regelverk. Swedavia påpekar i samrådsunderlaget att de aktivt kommer att medverka i arbetet med att utveckla tekniken för kurvade inflygningar med ambitionen att på sikt möjliggöra inflygningar till bana 01R utan att regelmässigt överflyga Upplands Väsby.

Trafikverkets synpunkter

Arlanda flygplats är utpekad som Riksintresse enligt 3 kap 8 § Miljöbalken:

"Mark- och vattenområden som är särskilt lämpliga för anläggningar för industriell produktion, energiproduktion, energidistribution, kommunikationer, vattenförsörjning eller avfallshantering skall så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandegraden av anläggningarna.

Områden som är av riksintresse för anläggningar som avses i första stycket skall skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna."

¹ All flygtrafik startar och landar mixat på båda parallellbanorna

Riksintressets influensområde omfattar hela flygplatsen (exklusive kommersiella verksamheter) inklusive de områden som idag berörs eller som, inom en överblickbar framtid på ca 50 år, kan komma att beröras av flygverksamheten och exponeras för buller över de riktvärden som finns. Av samrådsmaterialet framgår att influensområdet tar hänsyn till två utbyggnadsalternativ för en fjärde rullbana.

Flygplatsen är Sveriges huvudflygplats för svensk inrikes- och utrikestrafik. Arlanda har en unik roll i det svenska flygplatssystemet och flygplatsen är av största vikt för hela systemets funktion och utveckling. I rapport framtagen av Luftfartsstyrelsen "Luftfartens Riksintressen- principer för precisering av riksintresse och influensområde för flygplatser"² framgår att Stockholm- Arlanda flygplats har den största transfertrafiken och är Sveriges naturliga nav. Hela Sverige och till viss del vissa närliggande länder innefattas av Arlandas omland. Flygplatsens omland avgörs främst av utbud och tillgänglighet av destinationer och kapacitet. Ju fler linjer flygplatsen har desto större blir dess omland. Arlanda flygplats har anslutning med fjärrtåg, snabbtåg, vägförbindelser och bussförbindelser. Intermodalitet är centralt för flygfrakten men även av stor vikt för passagerartrafiken. Samspelet mellan olika transporter utgör även ett centralt område i EU:s transportpolitik. Trafikverket anser att Swedavia tydligare bör redogöra för flygplatsens värdebeskrivning och betydelse utifrån ett regional-, nationellt-, och internationellt perspektiv. Det är ett primärt intresse att Arlanda flygplats kan säkerställa förbindelser utifrån en regional-, nationell-, och internationell efterfrågan.

Arlanda flygplats försörjs idag via Arlandabanan som löper i tunnel genom flygplatsområdet. Tre stationer finns varav två för Arlanda express och en för fjärr- och regionaltåg. Av samrådsförslaget framgår att på sikt behöver järnvägskapaciteten stärkas, men att några konkreta förslag på åtgärder ej föreligger. I den av regeringen fastställda nationella plan för transportsystemet 2010-2021, eller av Stockholms länsstyrelse fastställda länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2010-2021, finns inga planer på att öka järnvägskapaciteten. Däremot kan en förstärkning av kollektivtrafiken ske då SL planerar att införa pendeltågslinje mellan Stockholm och Uppsala via Arlanda i slutet av år 2012. Av samrådsunderlaget framgår även att flygplatsens huvudsakliga angöringsväg E4/65 bedöms förbli oförändrad under perioden. Även övriga delar av det allmänna vägnätet bedöms förbli i huvudsak oförändrade för grundalternativet. En eventuell förlängning av bana 3 innebär att väg 273 antingen måste förläggas i tunnel under rullbanan eller få en ny dragning söder om rullbanan. Trafikverket vill uppmärksamma om att i nationell plan för transportsystemet 2010-2021 finns planer på så kallade trimningsåtgärder i form av nya körfält, kollektivtrafikkörfält, på E4 mellan Upplands Väsby och Arlanda. Åtgärdsförslagen ligger dock sent i planen, inte förrän år 2019-2021. I planen ingår dock inga åtgärder på väg 273.

Transportsystemet ska bidra till att uppnå miljö kvalitetsmålen vilket bland annat innebär att utsläppen av klimatpåverkande gaser från transportsystemet måste minska. Även bullerstörningar från trafiksystemet och luftföroreningar ska minska så att människors hälsa samt djur, växter och kulturvärden inte skadas. Trafikverket anser att det är angeläget att dessa frågor belyses på ett tydligt sätt i den kommande ansökan.

Villkor 1

Trafikverket vill framhålla att Arlanda flygplats är en för Sverige unik flygplats genom sin tillgänglighet för miljövänliga marktransporter. Järnvägsförbindelserna är utvecklade och fångar upp omlandet genom såväl nationella som regionala förbindelser, vilket beskrivs ovan. För att upprätthålla en god järnvägstrafik krävs inte bara spårförbindelser utan även ett stort resandeunderlag så att en hög frekvens med avgångar till olika destinationer kan upprätthållas, vilket finns för Arlanda. Även vägtransportssystemet medger genom det goda resandeunderlaget goda förbindelser med busstrafik till och från Arlanda. Den reglering av taxi som sker på flygplatsen gynnar fordon med goda miljömässiga egenskaper.

Likväl anser Trafikverket att det är av stor betydelse att begränsa utsläppen från såväl flygtrafik som marktransporter. Det är därför viktigt att Swedavia tillsammans med andra aktörer fortsätter att aktivt arbeta för

² Rapport 2008:12 ISSN 1652-9707

att minska utsläppen från både flygtrafiken och marktransporter. Trafikverket anser att en gemensam kraftsamling är av stor vikt för att resor och transporter till och från flygplatsen i möjligaste mån ska kunna ske med kollektivtrafik, för att hålla utsläppen nere.

Swedavia arbetar i samverkan med regionala företrädare och kollektivtrafikoperatörer genom ett gemensamt åtagande, (Letter of Intent, som skrevs under år 2008) med att öka tillgängligheten med kollektivtrafik till Arlanda och samtidigt minska utsläppen av koldioxid från marktrafiken. En handlingsplan finns även framtagen av tidigare LFV "Handlingsplan avseende åtgärder för att Stockholm- Arlanda Airports utsläpp av koldioxid ska uppnå flygplatsens miljövillkor". Tidigare Vägverket och Banverket har undertecknat detta, och fortsatt samarbete i enlighet med detta gemensamma åtagande sker nu med Trafikverket. Trafikverket anser att det gemensamma arbetet i samverkan med olika regionala företrädare och kollektivtrafikoperatörer fortsättningsvis bör gälla i enlighet med undertecknat åtagande. Ett gemensamt arbete är av största vikt för att kunna åstadkomma åtgärder som minskar utsläppen.

Trafikverket ser dock en risk att ett villkor i form av ett samlat utsläppstak för utsläppen från såväl flyg som marktransporter kan vara kontraproduktivt. Eventuella inskränkningar i utnyttjandet av Arlanda flygplats kan leda till att delar av de passagerare och gods som trafikerar Arlanda tvingas till andra flygplatser i närområdet där möjligheten att vidta miljövänliga marktransporter är sämre än för Arlanda, vilket därför skulle kunna leda till en ökning av utsläppen totalt sett.

Trafikverket anser att riksintresset Arlanda utgörs av den geografiska lokaliseringen och den funktion som flygplatsen har tillsammans med det omgivande nätet för marktransporter. Trafikverket befarar att ett samlat villkor för flygtrafiken och marktransporter, för att reglera utsläppstaket av koldioxid och kvävedioxider, kan innebära att riksintressefunktionen Arlanda flygplats urholkas. Trafikverket anser att det har stor betydelse att Swedavia belyser konsekvenser, inklusive miljökonsekvenser, av tänkbara risker med inskränkningar i utnyttjandet av Arlanda flygplats utifrån detta perspektiv. Påverkans effekter på miljön bör redovisas och vad eventuella minskade möjligheter till intermodala transporter kan få för konsekvenser. Vi anser även att det bör redogöras för om ett samlat villkor gällande utsläpp för flygtrafik och marktransporter för Arlanda flygplats kan leda till eventuell suboptimering, med ökade utsläpp som följd.

Villkor 6

Någon samlad bedömning om när i tid möjligheten till kurvade inflygningar under högtrafik kan genomföras till bana 3, 01R, samtidigt med och oberoende av inflygningar till bana 01L, verkar i dagens läge svårt att göra. Utgångspunkten vid planeringen av den tredje rullbanan var att kurvad inflygning söder ifrån till bana 01R skulle ske. Trafikverket anser dock att ett villkor med fastställda datum för när denna typ av flygprocedur ska tas i drift under högtrafik kan hota riksintresset, då det är svårt att förutsäga när i tid proceduren kan komma att användas under högtrafik. Swedavia har för avsikt att fortsätta medverka aktivt i arbetet med utvecklingen av tekniken med kurvade inflygningar. Swedavia kan även komma att åta sig att senast 2018 redovisa till miljödomstolen ett flygoperativt sätt att så långt som möjligt undvika regelmässiga överflygningar över Upplands Väsby tätort. Om miljödomstolen anser det nödvändigt, för att tillåta regelmässiga raka inflygningar till bana 01R, åtar sig Swedavia att senast år 2022 ha förlängt bana 3 cirka 1200 meter för att flytta bullerkurvan för maximalnivån norrut. Trafikverket anser det vara av stor betydelse att säkerställa Swedavias fortsatta aktiva medverkan i utvecklingsarbetet och optimera möjligheten till kurvade inflygningar, varför vi anser att införande av incitament till ett fortsatt aktivt utvecklingsarbete därmed kan vara av stor betydelse.

Inga nya start och landningsbanor planeras under perioden fram till år 2040. Förlängning av start- och landningsbanor av kapacitets- eller regularitetsskäl bedöms ej behöva genomföras under perioden. Bullernivåer över maximalnivåerna inträffar vid överflygningar över Upplands Väsby tätort vid landning på bana 3, 01 R, samt vid överflygningar över Rosersberg vid främst landning men även start på bana 1, 01L och 19R. Swedavias grundalternativ ger upphov till lägre maximala bullernivåer än nu tillståndsgivna trafik. Detta motiveras främst med förutsättningen att flygplansflottan utvecklas och bullret därmed skulle minska. Av samrådsunderlaget

framgår att antalet boende som berörs av maximalnivån uppgår till ca 7300 personer i grundalternativet jämfört med cirka 21 000 personer i gällande tillstånd.

En förlängning av bana 3, cirka 1200 meter norrut, skulle kunna föranledas med hänsyn till Upplands Väsby för att flytta den så kallade bantröskeln för trafik som landar söderifrån. Enligt samrådsförslaget skulle detta innebära att bullerexponeringen flyttas norrut i motsvarande grad. En förlängning av bana 3 skulle ge små effekter i Rosersberg. Enligt Swedavias utredning skulle en sådan förlängning innebära att kurvan för bullerexponering maximalnivå (70 dBA tre gånger per årsmedeldygn) skulle flyttas norr om Upplands Väsby tätort, förutsatt att den prognostiserade flygplansflottan stämmer överrens med kommande utveckling. Förlängningen beräknas kosta ca 1,1 miljarder kronor. Om bana 3 förlängs innebär det bland annat att de maximala ljudnivåerna i Upplands Väsby centrum minskar något och att kurvan för det område som berörs av riktvärdet maximal ljudnivå 3 gånger per årsmedeldygn hamnar norr om tätbebyggt område i Upplands Väsby centrum. Antal boende som exponeras för maximala ljudnivån 70 dBA 3 gånger per årsmedeldygn minskar då från cirka 7 300 personer till cirka 3 700 personer. Med sökt trafikvolym beräknas Upplands Väsby centrum överflygas cirka 115 dagar/kvällar per år. Förlängningen av bana 3 gör att genomsnittliga antalet exponeringar över ljudnivån 70 dBA under dessa dagar/kvällar minskar från cirka 20 till knappt 10.

Trafikverket efterfrågar en tydligare redovisning av hur kurvade inflygningar påverkar utsläppen samt vilka områden som kommer att beröras om kurvade inflygningar genomförs, bland annat i form av bullerexponering av FBN 55 dBA och för maxbuller 70 dBA minst tre gånger per årsmedeldygn. Trafikverket önskar även ett tydliggörande över vilka områden som kommer att påverkas av kurvade inflygningar om en förlängning av bana 3 genomförs. En tydligare redovisning av miljömässiga, tekniska och ekonomiska effekter av att förlänga bana 3 skulle med fördel kunna utvecklas i underlaget. Kostnader för banförlängning är betydande och det borde finnas andra åtgärder för transportsystemet för Arlanda som ger positiva miljö- och samhällsekonomiska effekter för motsvarande insats.

Avslutningsvis anser Trafikverket att det är av stor vikt att framhäva Riksintresset Arlanda flygplats roll och vikten av att flygplatsen ska skyddas från åtgärder som påtagligt kan hindra eller försvåra verksamhetens bedrivande och/eller utveckling.

Med vänlig hälsning



Kristina Söderberg
Enhetschef Planering

Stockholm-Arlanda Airport
Swedavia
Att: Anette Näs
190 45 Stockholm-Arlanda

Yttrande avseende underlag för samråd rörande ansökan om nytt miljötillstånd för verksamheten vid Stockholm-Arlanda Airport

Transportstyrelsen har ombetts inkomma med synpunkter avseende underlag för samråd rörande ansökan om nytt miljötillstånd för verksamheten vid Stockholm-Arlanda Airport.

Nedan redovisas Transportstyrelsens synpunkter på samrådsunderlaget så som följer av kapitelindelningen i underlaget.

2. Inledning

Transportstyrelsen skulle vilja se en utförligare värdebeskrivning av flygplatsens betydelse för regionen och vad inskränkningar i utnyttjandet av flygplatsen skulle kunna få för konsekvenser.

5. Förordat alternativ

Transportstyrelsen är av uppfattningen att flygplatsens möjligheter att kraftigt begränsa flygtrafiken vid flygplatsen, så som beskrivs i 5 stycket i detta kapitel, är begränsade. Eventuella större inskränkningar av flygbolagens rätt till marknadstillträde bör i sådana fall följa de bestämmelser som finns i Europaparlamentets och Rådets förordning (EG) nr 1008/2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen (se vidareutveckling av detta under punkt 12, Utsläpp till luft).

7. Lokaliseringsförhållanden

Riksintressen

Sedan 1 april 2010 har Trafikverket övertagit Transportstyrelsens uppdrag att peka ut och precisera luftfartens riksintressen. Transportstyrelsen föreslår därför att även Trafikverket bör ges möjlighet att yttra sig över samrådsunderlaget.



11. Utgångspunkter och målsättningar för ett förbättrat flygvägssystem

11.4 Genomförda utredningar

Transportstyrelsen vill förtydliga att det numera finns ett godkänt operativt regelverk för flygtrafiktjänsten (beslut 2009-08-12, TSL 2009-2776), vilket innebär att nuvarande text är felaktig. Myndigheten vill också påpeka att det inte finns någon begränsning i beslutet från Transportstyrelsen (beslut 2009-05-13, TSL 2009-2777) som säger att proceduren endast får användas under goda väderförhållanden. Detta är således då ett avgörande som får stå för flygtrafikledningstjänsten vid flygplatsen.

I och med att det numera finns ett godkänt operativt regelverk för flygtrafikledningstjänsten att genomföra kurvade inflygningar finns ingen samlad bedömning från Transportstyrelsens sida att en sådan flygprocedur inte skulle kunna användas i högtrafik inom en odefinierad (överskådlig) framtid.

Transportstyrelsen har ingen anledning att bedöma hur LFV väljer att dimensionera hjälpmedel och personal för att ta hand om trafiken eller att förutsäga vilken typ av flygplan som kommer att operera under en odefinierad framtid. Ett sådant ställningstagande finns således inte från Transportstyrelsens sida.

12. Förutsedda miljöeffekter

12.1 Grundalternativ

Flygbuller

Transportstyrelsen vill informera om att Transportstyrelsen och Försvarsmakten i samråd med Naturvårdsverket i mars 2010 har fastställt att gällande version av ECAC Doc 29 3rd edition är den metodmässiga utgångspunkten för specifikation, genomförande, presentation och uppföljning av flygbullerberäkningar. I samband med att ECAC Doc 29 3rd edition fastställdes som gällande flygbullerberäkningsmetod har kvalitetssäkringsrutiner fastställts, vilka ska resultera i ett dokument med en enhetlig tillämpning av flygbullerberäkningar.

Syftet med etableringen av kvalitetssäkringsrutiner och fastställande av beräkningsmetod är att maximera standardiseringen av flygbullerberäkningar och därmed minimera risken att flygbullerberäkningar blir beroende av enskilda tekniska överväganden. Flygbullerberäkningar ligger bland annat som grund för miljöprovningar av flygplatser och bebyggelseplanering kring flygplatser.

I och med fastställandet av ECAC Doc 29 3rd edition som gällande metod för flygbullerberäkningar är det denna beräkningsmetodik som från och med nu ska



ligga till grund för beräkning och redovisning av bulleremissioner kring flygplatser vid miljöprövningen av flygplatser.

Transportstyrelsen anser, framför allt av pedagogiska skäl, det tydligt bör framgå vilken beräkningsmetod som använts vid bullerberäkningarna. Det är dessutom olyckligt att i samma karta redovisa bullerkurvor som räknats fram med olika beräkningsmetodik, eftersom det kan vilseleda den som ska uttolka informationen. Med anledning av detta kan det finnas en poäng för flygplatshållaren i att räkna om den ansökta kurvan för FBN 55 dB(A) enligt grundalternativet, med den tidigare använda bullerberäkningsmodellen för att på så vis förmedla den verkliga skillnaden i bullerutbredning mellan nu tillståndsgiven verksamhet och den ansökta omfattningen av verksamheten. Detta kan således även göras för det omvända fallet. Det bör dessutom noteras att valet av metod för att beräkna flygbullerutbredningen är av mycket större vikt än skillnaden mellan FBN_{EU} och FBN_{TBU} (se vidare nedan).

Riktvärden

Transportstyrelsen ser med anledning av fastställandet av ECAC Doc 29 3rd edition som gällande metod för flygbullerberäkningar gärna att texten om flygbullernivå FBN formuleras enligt följande:

”Flygbullernivån, FBN, är en dygnsviktad ekvivalent ljudnivå över ett år. FBN har i detta samrådsunderlag, om inte annat sägs, definierats som flygbullernivå FBN_{EU} , där en kvällshändelse ges ett tillägg med 5 dB(A) och en natthändelse ett tillägg med 10 dB(A). Dag definieras som kl 06-18, kväll som kl 18-22 och natt som kl 22-06.

FBN kommer under en övergångsperiod benämnas FBN_{EU} , för att tydliggöra ändringen från den tidigare definitionen av FBN, vilken numera bör benämnas FBN_{TBU} . Skillnaden mellan FBN_{TBU} och FBN_{EU} är marginell.”

Avseende tillämpningen av riktvärdet för maximal ljudnivå vill Transportstyrelsen informera om att Boverket i enlighet med ett regeringsuppdrag nu har tagit fram en fördjupad vägledning, i form av allmänna råd, om tillämpning av riktvärden för buller från flygtrafik vid planläggning för och byggande av bostäder. Boverkets hållning är att maximalnivån 70 dBA inte bör överskridas utomhus vid byggnadens fasader mer än 30 gånger per dag/kväll (cirka 2 per timme) eller 3 gånger nattetid. Vid förtätning av kvartersstrukturer med flerbostadshus i tätorter bör enligt Boverkets allmänna råd enbart FBN 55 dBA samt att maximalnivån 70 dBA inte bör överskridas mer än 3 gånger nattetid gälla.



Boverkets rekommendationer rörande maximalbullernivån skiljer sig markant från Naturvårdsverkets hållning att maximalnivån 70 dBA inte bör överskridas fler än 3 gånger per dag/kväll, en tillämpning som också ligger som grund för dagens praxis i samband med miljöprovningar av flygplatser.

Det bör ligga i flygplatsens intresse att lyfta fram Boverkets slutsatser avseende tillämpningen av maximalnivån 70 dBA, då denna syftar till en mera enhetlig tillämpning av maximalnivån mellan de olika trafikslagen, se Boverkets rapport "Faktaunderlag - Flygbuller i planeringen. Regeringsuppdrag om vägledning angående lokalisering av bostäder i områden utsatta för flygbuller" avsnitt 2, Flygbuller, störning och hälsopåverkan.

Figur 12

Transportstyrelsen anser att figur 12 (två tabeller) är svårtolkad och figurtexten är svårläst. Den information som ska förmedlas genom figuren bör således visas på ett sätt som är enklare att tyda.

Utsläpp till luft

Transportstyrelsen vill erinra om att flygplatsens möjligheter att begränsa eller förbjuda flygtrafik vid flygplatsen, vilket eventuellt skulle behöva ske om dagens avgastak skulle ligga fast, inte är obegränsade. För inskränkningar av flygbolagens rätt till marknadstillträde, i form av begränsningar eller förbud, gäller artikel 20 i Europaparlamentets och Rådets förordning (EG) nr 1008/2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen. Befogenheten att införa sådana åtgärder tillkommer medlemsstaten - inte flygplatsen. Åtgärderna - som efter tre år skall omprövas - måste anmälas till övriga medlemsstater och kommissionen. Åtgärden får inte genomföras om berörd medlemsstat, eller kommissionen - motsätter sig den. Det skulle dock behöva analyseras närmare om en konkret begränsning kan komma att strida mot EU-rätten, då detta måste avgöras från fall till fall.

Transportstyrelsen anser vidare att begränsningar av flygtrafikens utsläpp av koldioxid inte får göras genom villkor i miljötillstånd. Detta med anledning av att dessa utsläpp redan regleras genom flygets införlivande i det europeiska systemet för handel med utsläppsrätter. Ytterligare begränsningar av luftfartens koldioxid utsläpp strider dessutom mot miljöbalkens 16 kap. 2§ fjärde stycket miljöbalken där det stadgas att "för verksamhet som omfattas av tillståndsplikt enligt lagen (2004:1199) om handel med utsläppsrätter får inte beslutas villkor om begränsning av koldioxidutsläpp eller villkor som genom att reglera använd mängd fossilt bränsle syftar till en begränsning av koldioxidutsläpp". Utsläpp från luftfartyg omfattas således av denna lag.

Att verksamheter som redan ingår i utsläppshandelssystemet, vilket flyget kommer att göra från och med 2012, inte får regleras ytterligare genom villkor i miljöprövningar gäller oavsett om man anser att ett utsläppsvillkor med krav på utsläppsminskningar från flygtrafiken är riktat mot flygplatshållaren eller inte. Villkor formulerade så som dagens avgastak, d.v.s. *"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."*, visar tydligt att kravet på utsläppsminskningen är riktat mot flygverksamheten och inte mot flygplatshållaren. Ett sådant villkor går därmed tydligt emot vad som stadgas i miljöbalkens 16 kapitel, 2 §.

Flygplatshållaren har dessutom inga eller begränsade rättsliga möjligheter att ställa krav på flygbolagen att genomföra åtgärder som leder till utsläppsminskningar från flygtrafiken.

I senaste domen i Miljööverdomstolen avseende Göteborg-Landvetter flygplats hänvisar MÖD till en dom i Högsta domstolen rörande verksamheten vid Stora Enso Hylte AB (NJA 2004), där frågan om villkor för transporter till och från en tillståndspliktig verksamhet behandlas. Av den domen framgår att villkor för transporter kan komma ifråga när de ger upphov till störningar i anläggningens närområde. Villkoren ska enligt Högsta Domstolen inte tillämpas som en direkt reglering av transportsektorn.

Miljööverdomstolen konstaterar i Landvetterdomen att utsläpp av koldioxid inte ger upphov till några lokala eller regionala störningar, utan enbart har effekter i ett globalt perspektiv. Mot bakgrund av HD:s uttalande menar således MÖD att villkor av det slag som Naturvårdsverket yrkat för Landvetter (d.v.s. ett villkor med krav på begränsningar av utsläppen av koldioxid från bl.a. flygtrafiken) inte kan föreskrivas i den del det avser transporter – flyg- och vägtrafik.

Miljööverdomstolen konstaterar även att villkor i tillståndsbeslut är förenade med stränga sanktioner, och att en överträdelse kan medföra långtgående krav på åtgärder eller förbud mot verksamheten. En allmän utgångspunkt vid villkorsskrivning är att tillståndshavaren ska ha faktiska och rättsliga förutsättningar att klara de krav som ett villkor innebär. I Landvetter-fallet instämmer MÖD i Luftfartsverkets (numera Swedavia) slutsats att det bara är för egna fordon och fordonen på airside som verket har de faktiska och rättsliga möjligheterna att leva upp till kraven i miljödomstolens dom.

13. Villkor

Avvikelse från SID vid 70 dB(A)

Transportstyrelsen anser, i likhet med Swedavia, att eventuella villkor som reglerar den avgående flygtrafiken inte bör formuleras så att de förhindrar

mindre bullrande flygplanstyper från att avvika från SID då bullernivåerna på marken kan garanteras understiga de av riksdagen fastställda riktvärdena. En flexiblare hantering av flygvägsvillkor är av intresse för flygplatsen för att kunna förkorta flygvägarna och minska bränsleförbrukningen och därigenom även minska antalet bullerstörningar och emissioner till luft.

Testverksamhet för avancerad navigationsteknik

Transportstyrelsen vill upprepa att någon samlad bedömning från vår sida om när sneda inflygningar till bana 01R, samtidigt med och oberoende av inflygningar till bana 01L, kan tas i drift i högtrafik inte är gjord. Det är heller inte vår uppgift. Myndigheten har meddelat de tillstånd som krävs för flygledningstjänsten vid flygplatsen att börja använda tekniken för sneda inflygningar.

Transportstyrelsen anser dock att det vore olyckligt om miljödomstolen meddelade villkor med fasta datum för när denna typ av flygprocedurer ska tas i drift annat än i lågtrafik, då det inte går att förutsäga när en utökning av användningen av flygproceduren till högtrafik kan komma till stånd. I dagsläget har dessutom endast en eller ett fåtal flygbolag fått tillstånd från Transportstyrelsen att använda proceduren för sneda inflygningar.

Beslut i detta ärende har fattats av luftfartsdirektören Lena Byström Möller. Föredragande har varit sakkunniga Therése Sjöberg. I ärendets slutliga handläggning har deltagit enhetschefen Elisabeth Sallfeldt och sektionschefen Tomas Olsson. I ärendets handläggning har deltagit sakkunnige Lars Ehnbohm, specialisten Sigge Skarsfjäll och sektionschefen Lars-Eric Blad.

Lena Byström Möller
Luftfartsdirektör

Mottagare: Swedavia

Kopia till:

Transportstyrelsens roll vid reglering av flygvägar i kontrollerad luft

Transportstyrelsens mandat att reglera flygvägar/procedurer

Enligt dagens praxis prövas och regleras flygvägar till och från miljöprövade flygplatser av både Miljödomstolssystemet i enlighet med miljöbalken och av Transportstyrelsen i enlighet med luftfartslagstiftningen.

Transportstyrelsen har ett bemyndigande enligt luftfartsförordningen (2010:770) att meddela föreskrifter om flygvägar i kontrollerad luft (§ 13) samt att godkänna och föreskriva om navigationshjälpmedel och andra anläggningar för att underlätta lufttrafiken (§ 14).

Transportstyrelsen ansvarar även för att godkänna enskilda flygplantyper och operatörer för användning av speciella in- och utflygningsprocedurer.

RNP AR procedur (så kallad kurvad inflygning) för inflygning/landning till Stockholm-Arlanda bana 01R

Enligt nu gällande miljötillstånd för Stockholm-Arlanda flygplats kommer det från år 2018 inte att vara tillåtet att flyga över Upplands Väsby tätort. För att få landa på bana 01R efter år 2017 måste luftfartyg därmed runda tätorten. Med RNP AR-teknik, d.v.s. genom att tillåta en kurvad inflygning mot bana 01R, skulle detta till viss del kunna möjliggöras.

Den 13 maj 2009 godkände Transportstyrelsen Stockholm-Arlandas ansökan om att få publicera en framtagen RNP AR-procedur, och den 21 augusti 2009 beslutade Transportstyrelsen att bevilja en ansökan från dåvarande LFV:s flygtrafiktjänst om att få använda den publicerade proceduren i enlighet med de förutsättningar och villkor som angetts för just denna procedur.

Beslutet att godkänna RNP AR proceduren för inflygning/landning till Stockholm-Arlanda bana 01R är förenat med följande villkor:

- Proceduren till bana 01R får endast användas när bana 01L ej är tillgänglig för landande trafik.

- Proceduren får endast användas under lågtrafik när trafiksituationen gör det troligt att en påbörjad procedur kan fullföljas.
- Proceduren får endast användas om flygtrafiktjänsten har ett godkännande avseende metodiken för utnyttjande av RNP AR procedur.
- Operatören ska inneha ett godkännande från sin luftfartsmyndighet för flygning enligt Baro VNAV med en noggrannhet av RNP 0.3 med avsedd flygplantyp.
- Operatören ska ha ett särskilt godkännande (för RNP AR med RNP 0.3 och kapacitet att hantera RF-leg) från Transportstyrelsen (flygoperativa enheten) för användning av denna procedur.

För närvarande har Transportstyrelsen endast godkänt en flygplantyp, Boeing B737 utrustad med Navigation Performance Scales, och en operatör, SAS, för användning av RNP AR proceduren. Inom kort kan ytterligare en operatör och en flygplantyp vara aktuell för godkännande. Utöver det finns i dagsläget inga andra intressenter som ansökt om att få använda denna procedur.

Yttrande över samråd enl 6 kap MB för miljöfarlig verksamhet, Arlanda flygplats Sigtuna kommun, Stockholms län

Länsstyrelsen i Västmanlands län, som även är vattenmyndighet för Norra Östersjöns vattendistrikt, har tagit del av samrådsunderlaget i angivet ärende.

Vattenmyndigheten har fastställt miljö kvalitetsnormer och Åtgärdsprogram enligt 5 kap miljöbalken för utpekade vattenförekomster i december 2009, vilket kan komma att påverka den miljöfarliga verksamheten. Målet är att uppnå God kemisk och ekologisk vattenstatus inom angivna vattenförekomster, och att "inget vatten får försämras".

Vattenmyndigheten avstår i övrigt att yttra sig och hänvisar till Länsstyrelsen i Stockholms län, som är den statliga myndighet som skall beakta miljö kvalitetsnormer m m i sitt yttrande.

Med vänlig hälsning

Lennart Sorby

Vattenvårdsdirektör

Telefon: 021-19 50 87

Mobil: 0706-730 766

E-post: lennart.sorby@lansstyrelsen.se

Vattenmyndigheten för Norra Östersjöns vattendistrikt
Länsstyrelsen i Västmanlands län
721 86 Västerås

Luftfartsverket
Stockholm-Arlanda Airport
190 45 Stockholm-Arlanda

Datum: 2010-03-29
Vår referens:
2009/1386/180
Er referens:
D-LFV 2009-015858
LFV 2008-006665

Ärendenr: LFV
Dokument: D-LFV 200-04060
2010 -03- 3 1
Handl: N&S / SMQ
LFV Stockholm - Arlanda Airport

Stockholm Arlanda Airport – Samråd angående ansökan om nytt miljötillstånd för verksamheten i enlighet med miljöbalkens bestämmelser

Yttrandet avgränsas till SMHIs kompetensområden meteorologi (ej buller) och hydrologi (enbart ytvatten).

Underlaget belyser påverkan på miljön genom utsläpp till luft och vatten. SMHI saknar generellt sett två aspekter; föroreningshalter kring flygplatsen och förändringar i klimatet som kan påverka hydrologin, främst avseende nederbördsvolymer. Dimensionering av fördröjnings- och behandlingsanläggningar, men även annan dagvattenhantering bör ske utifrån dagens och morgondagens förhållanden.

Här kommenteras ”Underlag för samråd rörande ansökan om nytt tillstånd för verksamheten vid Stockholm-Arlanda Airport, Sigtuna kommun, enligt miljöbalkens regelverk” dokumentnr. D-LFV 2008-054996

”Utsläpp till luft” sidorna 22-25 (31). Det är viktigt att alla utsläpp till luft inom flygplatsområdet sammanställs. I kapitlet saknas att hänsyn ska tas till emissioner från bränslehantering och tankning.

I texten står att ”Utsläppen av partiklar från den sökta framtida flygplatsverksamheten bedöms bli lägre än nuvarande utsläpp”. SMHI ställer sig frågande till detta. Eftersom passagerarantalet beräknas öka 2,5 gånger från 18 miljoner till 45 miljoner per år, borde även trafiken till och från flygplatsen också öka. En stor andel av bilar, bussar och lastbilars utsläpp av partiklar kommer inte från avgasröret utan från uppvirvling av partiklar från vägbanan och från slitage av bl. a. bromsar och däck. Idag är dessa icke-avgas-emissioner ca 6 gånger större än partikelemissioner från avgasröret från varje bil, och icke-avgas-emissionerna ändras inte med avgasrening och partikelfilter. Partikelemissioner från vägtrafik domineras av personbilar, inte av tung trafik.

SMHI – Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut
601 76 Norrköping Besök Folkborgsvägen 1 Tel 011-495 80 00 Fax 011-495 80 01

SMHI
Box 40
190 45 Stockholm/Arlanda

SMHI
Sven Källfelts Gata 15
426 71 Västra Frölunda

SMHI
Hans Michelsensgatan 9
211 20 Malmö

SMHI
Universitetsallén 32
851 71 Sundsvall

"Bilaga 2. Förslag till disposition av miljökonsekvensbeskrivning (MKB)" sidorna 27-31 (31).
SMHI saknar ett kapitel som beskriver uppskattade framtida föroreningshalter kring flygplatsen. Dessa framtida halter måste också jämföras med gällande miljökvalitetsnormer så att överskridanden inte sker.

SMHI saknar också ett delkapitel, under kapitel 7, om möjliga framtida hydrologiska förändringar orsakade av den pågående klimatförändringen.

Avdelningschef Bodil Aarhus Andrae har beslutat i detta ärende som beretts av Gunn Persson (hydrologi) och Lennart Wern (meteorologi). Lars Gidhagen och Hans Backström har även bidragit med synpunkter.

För SMHI



Bodil Aarhus Andrae
Chef Avdelning Basverksamhet