

Bilaga 2, Gällande villkor

TILLSTÅNDSVILLKOR, STOCKHOLM ARLANDA AIRPORT

Kolla kommentarer!

Ämnesområde	Dom/Villkorsnummer	Beslut/Villkorstext	Efterlevnadskontroll - Beslut/villkor uppfyllt (ja) eller ej uppfyllt (nej)	Efterlevnadskontroll – Varför uppfylls/uppfylls ej beslutet/villkoret?
Tillstånd - Flygplatsverksamhet	Dom från Mark- och miljödomstolen (M2284-11) enligt miljöbalken, 2013-11-27.	Tillstånd. Enligt 9 kap. miljöbalken (1998:808) att vid Stockholm Arlanda Airport bedriva flygplatsverksamhet på tre rullbanor i en omfattning av högst 350 000 flygrörelser per år, samt därutöver högst 4 0000 helikopterrörelser för s.k. ickekommersiell trafik samt att, vid behov, göra de nybyggnationer samt om- och tillbyggnader som anses nödvändiga för denna verksamhet samt Operera flygplatsen enligt ett bananvändningsmönster med tillämpning av parallella mixade operationer, d.v.s. samtidiga starter och landningar på parallellbanorna (bana 1 och bana 3), då kapaciteten uppgår till 84 flygrörelser per timme eller mer.	Ja	Under 2024 genomfördes totalt 190 787 rörelser, exklusive helikoptertrafik enligt Swedavias trafikstatistik. Antalet radarspår registrerade för helikoptertrafik var cirka 2323 st. Flygplatsen använder inte mixade parallella operationer. För närvarande tillämpas segregerad bananvändning på ARN, vilket innebär att en bana används enbart för start och en annan bana används för enbart landning.
Tillstånd - Akvifären	Dom från Mark- och miljödomstolen (M2284-11) enligt miljöbalken, 2013-11-27.	Swedavia AB ges tillstånd att bibehålla 10 stycken grundvattenbrunnar, VB1 till VB5 (värmefrunkar) och KB1 till KB5 (kylbrunnar).	Ja	Ingen förändring i antal brunnar under 2024.

Tillstånd - Akvifären	Dom från Mark- och miljödomstolen (M2284-11) enligt miljöbalken, 2013-11-27.	Anlägga och bibehålla ytterligare två kylbrunnar (KB6 och KB7) i den nordvästra respektive östra delen av det kalla brunnsområdet,	Ja	Ingen förändring i antal brunnar under 2024.
Tillstånd - Akvifären	Dom från Mark- och miljödomstolen (M2284-11) enligt miljöbalken, 2013-11-27.	Anlägga och bibehålla ytterligare två värmebrunnar (VB7 och VB8) i de centrala delarna av det varma brunnsområdet.	Ja	Ingen förändring i antal brunnar under 2024.
Tillstånd - Akvifären	Dom från Mark- och miljödomstolen (M2284-11) enligt miljöbalken, 2013-11-27.	Bibehålla befintlig värmebrunn VB6.	Ja	Ingen förändring i antal brunnar under 2024.
Tillstånd - Akvifären	Dom från Mark- och miljödomstolen (M2284-11) enligt miljöbalken, 2013-11-27.	Bibehålla befintlig provpumpningsbrunn, PB1, som kylbrunn (fortsättningsvis benämnd KB8).	Ja	Ingen förändring i antal brunnar under 2024.
Tillstånd - Akvifären	Dom från Mark- och miljödomstolen (M2284-11) enligt miljöbalken, 2013-11-27.	Anlägga ytterligare en pumpbrunn, PB2.	Ja	Ingen förändring i antal brunnar under 2024.
Tillstånd - Akvifären	Dom från Mark- och miljödomstolen (M2284-11) enligt miljöbalken, 2013-11-27.	Ersätta befintliga och föreslagna brunnar med nya inom samma huvudområde när dessa tjänat ut.	Ja	Ingen förändring i antal brunnar under 2024.

Tillstånd - Akvifären	Dom från Mark- och miljödomstolen (M2284-11) enligt miljöbalken, 2013-11-27.	För uppvärmningsändamål bortleda 2 500 000 m ³ grundvatten per år från värmebrunnarna, dock högst 720 m ³ per timme, och efter nedkylning återföra motsvarande vattenmängder i kylbrunnarna.	Ja	Den totalt uttagna mängden för uppvärmningsändamål för 2024 var 413 361 m ³ . Maxdygnsflödet för uppvärmningsändamål var 338 m ³ per timme (ca 94 liter/s).
Tillstånd - Akvifären	Dom från Mark- och miljödomstolen (M2284-11) enligt miljöbalken, 2013-11-27.	För kylningsändamål bortleda 2 500 000 m ³ grundvatten per år från kylbrunnarna, dock högst 720 m ³ per timme, och efter uppvärmning återföra motsvarande vattenmängder i värmebrunnarna.	Ja	Den totalt uttagna mängden för kylningsändamål för 2023 var 1 044 545 m ³ . Maxdygnsflödet för uppvärmningsändamål var 662 m ³ /h.
Tillstånd - Akvifären	Dom från Mark- och miljödomstolen (M2284-11) enligt miljöbalken, 2013-11-27.	För spolningsändamål bortleda 10 000 m ³ per år sammantaget från produktionsbrunnarna.	Ja	Under 2024 har spolning skett med 800 m ³ .
Tillstånd - Akvifären	Dom från Mark- och miljödomstolen (M2284-11) enligt miljöbalken, 2013-11-27.	Med syfte att begränsa grundvattennivån i den östra delen av akvifären får: bortledning av grundvatten från grundvattenförekomsten genom pumpbrunn PB2, alternativt från någon av produktionsbrunnarna, till Halmsjön ske direkt vid den östra stranden eller via kylcentralen alternativt eller i samverkan, förhandstappning (avsänkning) av akvifärlagret ska ske genom utsläpp av grundvatten från det kalla eller varma brunnsområdet till Halmsjön, direkt eller via kylcentralen, maximalt 900 000 m ³ per år bortledas sammantaget genom pumpning och förhandstappning, dock högst 330 m ³ per timme.	Ja	Under 2024 har det pumpats 781 573 m ³ från PB1. Högsta flöde 188 m ³ /h.

Tillstånd - Akvifären	Dom från Mark- och miljödomstolen (M2284-11) enligt miljöbalken, 2013-11-27.	När uttag och återledning av grundvatten sker i det nya systemet med värmebrunnar och kylbrunnar enligt ovan, för uppvärmnings- och kylningsändamål maximalt bortleda 4 500 000 m ³ ytvatten per år, att fritt disponera mellan uttag av värme och kyla, från anläggningarna i Halmsjön och efter nedkylning respektive uppvärmning återföra motsvarande vattenmängd till Halmsjön.	Ja	Den totala vattenvolym som togs från Halmsjön under 2024 för produktion av kyla och värme uppgick till ca 905 901 m ³ .
Tillstånd - Akvifären	Dom från Mark- och miljödomstolen (M2284-11) enligt miljöbalken, 2013-11-27.	Vid kylning får energiuttaget ske som direktkylning och återledning till sjön eller genom nedlagring av kyla till kylbrunnarna i akvifäranläggningen. Nedlagring av kyla sker genom värmeväxling, d.v.s. utan tillförsel av sjövattnet till grundvattnet.	Ja	Inget avvikelser har inträffat under 2024.
Tillstånd - Akvifären	Dom från Mark- och miljödomstolen (M2284-11) enligt miljöbalken, 2013-11-27.	I enlighet med tidigare meddelat tillstånd bortleda ytvatten från Halmsjön och efter värmeväxling leda tillbaka vattnet till sjön till en volym av högst 10 miljoner m ³ per år, dock högst 500 l/s eller 1800 m ³ per timme för att så långt möjligt kunna upprätthålla energitillförsel när akvifäranläggningen inte är i bruk.	Ja	Den totala vattenvolymen som togs från Halmsjön under 2024 för produktion av kyla och värme uppgick till ca 905 901 m ³ . Största uttag per timme kan inte utläsas, max pumpkapacitet är 900 m ³ /h.

Allmänt villkor	1	Om inte något annat följer av övriga villkor ska anläggningarna utformas och verksamheten bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad Swedavia har angivit i denna tillståndsansökan jämte bilagor samt vad sökanden i övrigt har uppgett eller åtagit sig i målet. Vid tillämpning av villkor ska och föreskrifter i mark- och miljödomstolens dom samt i denna dom ska följande gälla: • alla angivna värden som avser flygbuller ska vara beräknade värden, om inget annat anges, • vid beräkning av flygbuller ska vid var tid fastställd bullerberäkningsmetod tillämpas, vilket för närvarande är den metod för flygbullerberäkning som fastställts i kvalitetssäkringsdokumentet den 31 oktober 2011 av Transportstyrelsen och Försvarsmakten i samråd med Naturvårdsverket, • med tätorter avses tätorter med den utbredning de har enligt SCB:s definition vid tiden för denna doms lagakraftvinnande.	Ja	Verksamheten har under 2024 bedrivits i huvudsaklig överensstämmelse med vad som Swedavia angivit i tillståndsansökan.
Bananvändning och flygvägar	3	Ankommande och avgående flygtrafik som framförs enligt IFR ska som huvudregel följa det i ansökan redovisade SID/STAR-systemet med vid var tidpunkt tillhörande regelverk (f.n. Transportstyrelsens föfattningssamling med följdföreskrifter).	Ja	Trafiken följer det angivna SID/STAR systemet.

Bananvändning och flygvägar	4	Avgående IFR-trafik som inte är lågfartstrafik ska följa SID till dess respektive flygplan har uppnått höjden 2 000 m MSL, om inte annat följer av andra stycket. Flygplan får lämna SID när de alstrar en bullernivå på marken som understiger maximal ljudnivå 65 dB(A) även innan de har uppnått höjden 2 000 m MSL. Minst 90 procent av den trafik som ska följa SID enligt ovan ska framföras inom redovisade spridningsområden, se s. 17-19 i mark- och miljödomstolens dom (i detta dokument bilaga 2), fram till den punkt där flygplanet enligt ovan får lämna SID.	Ja	På årsbasis (2024) är villkoret uppfyllt med 99,0 %. Andel rörelser inom SID exklusive 19R. Flygplatsen avser att ansöka om ändringstillstånd för aktuell SID och det arbetet pågår. Med borträkning av 19R, öster ut, från statistiken så uppfylls villkoret med 99,0 %.
Bananvändning och flygvägar	5	Lågfartstrafik avvecklas dag- och kvällstid (kl. 06-22) utan att följa SID. Tätorter får dock inte överflygas under höjden 1 000 m MSL om den maximala ljudnivån på marken överstiger 65 dB(A).	Ja	Majoriteten av de avvikelser som finns är sådana som härrör sig från flygsäkerhetsskäl, främst trafiksituation med risk för konflikt med annan trafik samt väder.
Bananvändning och flygvägar	6	Nattetid (kl. 22-06) får inte avgående trafik från bana 19L lämna SID mellan Upplands Väsby och Vallentuna tätorter förrän flygplanet har uppnått en höjd av 3 050 m STD.	Ja	De avvikelser som finns för villkoret är inte klassade som villkorsbrott i samband med kvartalsvis flygvägsuppföljning då det finns orsaker till dessa - främst väder.
Bananvändning och flygvägar	7	Nattetid (kl. 22-06) får inte avgående trafik från bana 01L mot destinationer söder och sydväst om flygplatsen (SID mot utpasseringspunkterna AROS, DUNKER, NOSLI och TROSA) lämna SID förrän flygplanet har nått en höjd av 3 050 m STD.	Ja	Två avvikelser har registrerats. Efter att ha utrett händelserna tillsammans med LFV har det framkommit att avvikelsen orsakades av felaktig klarering. Swedavia har regelbundna möten och genomför utbildning för ny och befintlig personal/flygledare

				hos LFV, och kommer intensifiera dialogen för att undvika att händelsen upprepas.
Bananvändning och flygvägar	8	Nattetid (kl. 22-06) får starter inte ske på bana 19R annat än i samband med banarbeten eller potentiella flygsäkerhetsrisker som exempelvis orsakas av särskilda väderförhållanden, prestandaskäl, olyckstillbud eller jämförbara omständigheter.	Ja	De avvikelser som finns för villkoret är inte klassade som villkorsbrott i samband med kvartalsvis flygvägsuppföljning då det finns orsaker till dessa - främst A/C prestanda samt trafiksituation.
Bananvändning och flygvägar	9	Bana 26 får inte användas för starter annat än i samband med banarbeten eller potentiella flygsäkerhetsrisker som exempelvis orsakas av särskilda väderförhållanden, prestandaskäl, olyckstillbud eller jämförbara omständigheter.	Ja	De avvikelser som finns är sådana som täcks av villkorstexten och är redovisade i flygvägsuppföljningen.
Bananvändning och flygvägar	10	Luftfartyg ska ges klarering till lägst 750 m MSL till dess att slutlig inflygning påbörjas. När så är möjligt utan att det påverkar flygplatsens kapacitet och med hänsyn tagen till regelverk för flygtrafiktjänsten, flygsäkerhetsskäl och väderleksförhållanden ska inflygningsprocedurer genomföras som undviker Upplands Väsby tätort. Vid visuella inflygningar får tätorter inte överflygas om maximal ljudnivå på marken överstiger 65 dB(A).	Ja	Kurvade inflygningar redovisas numera under villkor 1 i flygvägsuppföljningen. Under 2024 så har det genomförts 623 RNP-AR procedurer.

Bananvändning och flygvägar	11	Vid inflygning till bana 01L får Upplands Väsby tätort inte överflygas öster om förlängningen av denna bana på lägre höjd än 750 m MSL. Swedavia ska även vidta åtgärder för att så långt möjligt undvika överflygning på högre höjd än 750 MSL. Genomförda inflygningar till bana 01L som öster om förlängningen av denna bana överflugit Upplands Väsby tätort ska redovisas kvartalsvis till tillsynsmyndigheten inom en månad efter utgången av varje kvartal samt i miljörapporten.	Ja	Flighter som legat över respektive under 750m MSL redovisas i flygvägsuppföljningen.
Bananvändning och flygvägar	12	Bana 08 får användas för landning endast i samband med banarbeten eller potentiella flygsäkerhetsrisker som exempelvis orsakas av särskilda väderförhållanden, prestandaskäl, olyckstillbud eller jämförbara omständigheter.	Ja	De avvikelser som finns är sådana som täcks av villkorstexten.
Bananvändning och flygvägar	13	Nattetid (kl. 22-06) får raka inflygningar inte ske till bana 01R annat än i samband med banarbeten eller potentiella säkerhetsrisker som exempelvis orsakas av särskilda väderförhållanden, olyckstillbud, banarbeten eller jämförbara omständigheter.	Ja	Inga rörelser har fastnat i villkorskontrollen under under 2024.

Bananvändning och flygvägar	14	Andra bananvändningsmönster samt in- och utflygningsförfaranden får tillämpas i följande fall: • när piloten och/eller flygtrafikledningen gör bedömningen att flygsäkerheten föranleder det, • i samband med ambulanstransport, • då andra luftrumsintressenter tillfälligt begränsar tillgängligt utrymme i någon del av kontrollzonen och/eller terminalområdet (Stockholm TMA), • vid banarbeten, • vid Försvarsmaktens användning av flygplatsen vid incidentberedskap samt • vid andra jämförbara omständigheter.	Ja	Uppföljningen av detta villkor är en summering av föregående villkor i tillståndet. Då det på helåret inte finns några avvikelser klassade som villkorsbrott anses villkoret vara uppfyllt.
Bananvändning och flygvägar	15	Luftfartyg som framförs enligt VFR ska när så är möjligt nyttja in- och utpasseringspunkter för VFR-trafik enligt vid var tidpunkt gällande AIP. Icke-kommersiell VFR-trafik får ges kortaste färdväg till sitt uppdrag.	Ja	Antalet rörelser på helåret under 2024 har varit 2323 st. Tillståndet medger 4000 rörelser/år.

Bananvändning och flygvägar	17	Andra bananvändningsmönster samt in- och utflygningsförfaranden än de som redovisas i tillståndsansökan får tillämpas vid flygplatsens aktiva deltagande i arbetet med att utveckla tekniker för och tillämpningen av t.ex. icke-raka inflygningar till flygplatsens olika banor. Sådana in- respektive utflygningar till/från respektive bana får inte överstiga 10 procent av antalet in- respektive utflygningar per år till/från denna bana. Det totala antalet flygrörelser får inte överstiga 5 procent av den totala trafikvolymen per år. Vid in- eller utflygning i enlighet med detta villkor, t.ex. icke-raka inflygningar, får tätorter överflygas så att maximal ljudnivån på marken överstiger 70 dB(A) högst tre gånger per medeldygn under den period som in- och utflygningar sker i enlighet med detta villkor. Innan en förändring vidtas ska tillsynsmyndigheten underrättas om verksamheten samt under vilken period den avses bedrivas. Genomförda in- och utflygningar enligt första stycket ska kvartalsvis redovisas till tillsynsmyndigheten inom en månad efter utgången av varje kvartal, samt i miljörapporten. Tillsynsmyndigheten ska vart tredje år informeras om utvecklingen av teknik som möjliggör icke-raka inflygningsförfaranden och förutsättningarna för att använda sådan teknik vid Arlanda flygplats.	Ja	Kurvade inflygningar följs numera upp under villkor 1. Utvecklingen rapporteras fortsatt till tillsynsmyndigheten vart tredje år. Någon annan testverksamhet har inte förekommit under året.
-----------------------------	----	--	----	---

Buller	18	I Sigtuna kommun får området väster om en gränslinje från Odensala kyrka till stambanan vid Tollsta och sedan utmed stambanan till söder om Märsta centrum och därefter utmed Steningedalen (Märstaån) endast beröras av flygbuller från verksamheten vid Arlanda som är lägre än FBNEU 55 dB(A).	Ja	Bullret från verksamheten följs upp i villkor 37 och redovisas i den årliga miljörapporten.
Buller	19	I Upplands Väsby kommun får inom området söder om en gränslinje från en punkt omedelbart norr om vattentornet i Runby till en punkt omedelbart norr om Nibble gård endast förekomma flygbuller från verksamheten vid flygplatsen som är lägre än FBNEU 55 dB(A).	Ja	Bullret från verksamheten följs upp i villkor 37 och redovisas i den årliga miljörapporten.
Buller	20	I Knivsta kommun får inom området nordväst om en gränslinje mellan triangelpunkten vid Gurresta och Säbysjöns nordspets i dess förlängning fram till väg E4 endast förekomma flygbuller från verksamheten vid flygplatsen som är lägre än FBNEU 55 dB(A).	Ja	Bullret från verksamheten följs upp i villkor 37 och redovisas i den årliga miljörapporten.
Buller	21	I Vallentuna kommun får området öster om en gränslinje från Uthamra vid Vallentunasjöns östra sida över en punkt på länsväg 268 ca 2 km nordväst om Vallentuna kyrka till en punkt invid Molnby norr om Vallentuna kyrka endast beröras av flygbuller från verksamhet på Arlanda som är lägre än FBNEU 55 dB(A).	Ja	Bullret från verksamheten följs upp i villkor 37 och redovisas i den årliga miljörapporten.

Buller	23	Swedavia ska vidta bullerskyddsåtgärder i bostadsbyggnader (här avses både permanent- och fritidsbostäder) samt vård- och undervisningslokaler som exponeras för • FBNEU 55 dB(A) eller däröver • maximalljudnivåer 70 dB(A) eller däröver, minst 150 nätter per år med minst 3 flygrörelser per natt. Dessutom ska bullerskyddsåtgärder vidtas i bostadsbyggnader som regelbundet exponeras för • 80 dB(A) maximalnivå och därutöver, dag- och kvällstid (kl. 06-22). Målet för de bullerbegränsande åtgärderna ska vara att flygbullernivån FBNEU inomhus inte överstiger 30 dB(A) och att den maximala ljudnivån inomhus nattetid inte överstiger 45 dB(A). Åtgärder behöver inte vidtas på skol- eller vårdbyggnader som utsätts för den angivna maximalljudnivån för natt om de inte används för ändamålet nattetid annat än undantagsvis. Dimensionerande för bullerskyddsåtgärderna ska vara de vid varje tidpunkt mest bullrande flygplanstyperna, dock inte sådana flygplanstyper som endast förekommer vid enstaka tillfällen. Bullerskyddsåtgärderna ska utformas och företas i samråd med fastighetsägarna. Vid bedömning av vilka åtgärder som ska vidtas ska även hänsyn tas till att kostnaderna är rimliga med hänsyn till bostadens standard och värde. Vid denna rimlighetsbedömning ska även beaktas tidigare vidtagna åtgärder och nedlagda kostnader på fastigheten. Åtgärderna ska vara vidtagna senast inom tre år från det att denna dom har vunnit laga kraft för de berörda byggnaderna och därefter inom två år efter det att en annan byggnad berörs. Åtgärder som	Ja	Under 2024 har inga bullerisoleringsåtgärder genomförts.
--------	----	--	----	--

		fordras enbart på grund av höga bullernivåer nattetid behöver dock inte vara slutförda förrän inom sex år från det att denna dom vunnit laga kraft. Vid meningsskiljaktighet mellan Swedavia och fastighetsägaren om åtgärdernas utformning och dimensionering ska Swedavia hänskjuta frågan till tillsynsmyndigheten för beslut om vilka åtgärder som bedöms rimliga att kräva. Tillsynsmyndigheten kan också medge anstånd från tidskravet för genomförande av åtgärder. Swedavia ska senast ett år efter det att denna dom vunnit laga kraft och därefter årligen, ge in ett förslag till plan för bullerskyddsåtgärder till tillsynsmyndigheten.		
Luft	26	Handlingsplan för minskade utsläpp till luft. Swedavia ska upprätta en handlingsplan för minskade utsläpp till luft av koldioxid, kväveoxider (NOx) och partiklar (PM10) vid Stockholm Arlanda Airport, och verka för ett genomförande av de åtgärder som beskrivs i handlingsplanen. Handlingsplanen ska uppdateras vart tredje år och fastställas av tillsynsmyndigheten. Genomförda åtgärder ska redovisas i miljörapporten. Åtgärderna ska omfatta Swedavias egen verksamhet som bolaget har direkt rådighet över samt verksamhet som innebär samarbete med andra aktörer på och kring flygplatsen som Swedavia inte har direkt rådighet över, t ex marktransporter eller flygtrafiken. Handlingsplanen ska lämnas in till tillsynsmyndigheten senast sex månader efter det att tillståndet tagits i anspråk.	Ja	Handlingsplan finns för perioden 2022-2024 och uppföljning görs enligt plan. Helårsuppföljning genomförs i samband med miljörapporten. En uppdaterad version (2025 -2027) av handlingsplanen lämnades in och beslutades av Länsstyrelsen december 2024.

Vatten - Spillvatten	27	Swedavia ansvarar för att omhändertagandet av spillvatten från all verksamhet inom flygplatsområdet sker på ett sådant sätt att spillvattnet i den samlade anslutningspunkten till Sigtuna kommuns ledningsnät vid Måby uppfyller de vid var tidpunkt gällande kraven i Allmänna bestämmelser för brukande av den allmänna vatten- och avloppsanläggningen (ABVA).	Ja	Swedavia följer ABVA samt VA-avtalet med Sigtuna Kommun och Käppalaförbundet. I spillvattnet vid Måby var alla månadshalter av bly, koppar, krom och nickel lägre än varningsvärdena för inkommande vatten till Käppala reningsverk. Zink låg precis på varningsvärdet en månad. Kadmium överskrider men handlingsplan finns upprättad i överrenskommen med Käppala och Länsstyrelsen. Under 2024 var kadmiumtransporten 142 g. Det i handlingsplanen uppsatta målet för kadmiumutsläpp som ska vara uppnått till 2026, om 0,1 µg/l, uppnåddes inte. Delmål satt till 2024 om 0,2 µg/l underskreds under året. Årsmedel för 2024 var 0,20 µg/l. Genomförda förbättringsåtgärder har bidragit till en minskande trend i kadmiumhalter. Spillvattenrapport sammanställs årligen.
----------------------	----	--	----	--

Vatten - Spillvatten	28	Arbetet med att minska utsläppen av kadmium från verksamheten ska fortsätta och halten kadmium i den samlade anslutningspunkten till Sigtuna kommuns ledningsnät vid Måby ska kontrolleras genom minst sex flödesproportionella månadsprover per år.	Ja	Uppströmsarbete fortskrider med provtagning och verksamhetsbesök, kravställning mot identifierade verksamheter har skett och åtgärder är under genomförande. 12 st flödesproportionella månadsprover har uttagits vid Måby under 2024.
Vatten - Spillvatten/Avisning	29	Avisning av flygplan ska ske på för detta avsedd plats med avrinning till ett uppsamlingssystem som är anslutet till flygplatsens spillvattensystem. Swedavia ska se till att så mycket som möjligt av den glykol som rinner av flygplanen vid avisning samlas upp. Swedavia ska inom ramen för egenkontrollen redovisa den mängd glykol som har använts för avisning, den mängd som har samlats upp och hur den uppsamlade mängden har omhändertagits.	Ja	Glykolrapport finns sammanställd för vintersäsong 23/24. Där anges total mängd använd och uppsamlad glykol. Swedavia har skapat förutsättningar för att avisning ska ske på rätt plats. Under 2024 har det vid ett känt tillfälle skett en avisning utanför anvisad linje på asfalt. Glykolen sögs upp och inget utsläpp till omgivningen inträffade.

Vatten - Dagvatten/Halkbekämpning	30	Halkbekämpning på rullbanor, taxibanor och ramper ska företrädesvis ske mekaniskt. Vid användning av halkbekämpningskemikalier ska i normala fall sådana som är baserade på formiat eller annan substans med jämförbara eller bättre egenskaper från miljösynpunkt användas. Byte av banavisningsmedel ska anmälas till tillsynsmyndigheten. Urea får dock användas i undantagsfall vid särskilt svåra väderförhållanden och på platser som kräver särskilt noggrann halkbekämpning eller i andra situationer då flygsäkerheten kräver det. Bolaget ska vid användning av urea informera tillsynsmyndigheten om använd mängd och om skälen till att urea använts.	Ja	Ingen urea har använts under 2024. Halkbekämpning har företrädesvis skett mekaniskt. Formiatbaserat halkbekämpningsmedel har använts. Inga byten av banavisningsmedel har skett under 2024.
Grundvatten - Försörjningstunnlar	31	Under drifttiden ska inläckande grundvatten avledas till områdets dagvattensystem.	Ja	Driftteknikerna läser av mätarställning vid rondering av tunnarna och rapporterar in i FU.
Grundvatten - Akvifäranläggningen	32	Swedavia ska driva akvifärlagret och i övrigt vidta erforderliga skyddsåtgärder så att risken för att grundvattennivåerna sjunker eller höjs till nivåer som kan skada byggnader eller anläggningar minimeras. Genom förhandstappning av akvifärsystemet i kombination med bortledning av grundvatten från pumpbrunn PB2 alternativt någon av produktionsbrunnarna till Halmsjön ska Swedavia styra grundvattennivån vid det östra utströmningsområdet så att nivån i största möjliga utsträckning understiger +23,10 m.ö.h. och därmed utströmningen huvudsakligen upphör.	Ja	Värdet har loggas var 3:e timme fram till 240422. Därefter 1 ggr/timme. Totalt 6987 st värden. Det högsta värdet är 23,01 m som uppmättes 2024-12-23 kl 19. Genomsnittlig nivå för hela året var 22,53 m.

Vatten - Ytvatten/Halmsjön	33	Swedavia ska underhålla sjön och vid behov vidta försiktighetsåtgärder för att minska betydande påverkan på de ekologiska betingelserna i sjön.	Ja	Bottenfaunaundersökning genomfördes hösten 2023. Nästa undersökning ska ske år 2028.
Avfall	34	Kemiska produkter och farligt avfall ska lagras och hanteras så att spill och läckage inte förorenar omgivningen. Tankar för lagring av drivmedel, glykol, formiat och andra flytande kemiska produkter på Swedavias lagrings- och uppställningsplatser ska förvaras inom invallning. Invallningen ska rymma minst den största tankens volym plus 10 % av summan av övriga – inom samma invallning – tankars volym. Dubbelmantlade tankar behöver ej vara invallade utan ska vara försedda med ett fungerande larm för läckage mellan mantlarna. Lagringstankar som fylls med tankbil ska vara försedda med nivåmätning och överflyllnadsskydd.	Ja	Kemiska produkter är invallade. Farligt avfall lagras och hanteras så att spill och läckage inte förorenar omgivningen. Anteckningsskyldighet följs enligt riktlinjer.
Informationsorgan	35	För informationsutbyte i frågor rörande verksamheten vid flygplatsen ska det finnas ett informationsorgan. I organet ska ingå representanter för Swedavia, Luftfartsverket (LFV), Länsstyrelserna i Stockholms och Uppsala län, Håbo, Knivsta, Norrtälje, Sigtuna, Sollentuna, Täby, Upplands-Bro, Upplands Väsby, Uppsala och Vallentuna kommuner samt Käppalaförbundet. På förslag från Swedavia eller ovan nämnda länsstyrelser eller kommuner får tillsynsmyndigheten och Swedavia i samråd besluta att även andra kan adjungeras till informationsorganet. Tillsynsmyndigheten och Swedavia bestämmer i samråd närmare hur arbetet i informationsorganet ska bedrivas.	Ja	Mötet för 2024 genomfördes 2024-10-15.

Kontrollprogram	36	Ett kontrollprogram ska finnas för Swedavias verksamhet. Förslag till innehåll i kontrollprogrammet ska lämnas till tillsynsmyndigheten senast sex månader efter det att domen i detta mål vunnit laga kraft.	Ja	Kontrollprogrammet lämnades in i tid. Ingen revidering genomfördes under 2024.
Buller	37	Buller från verksamheten får inte överskrida ljudnivån FBNEU 55 dB(A) med mer än 3 dB(A) utanför kurvan för grundalternativ 1a som redovisas överst på s. 23 i mark- och miljödomstolens deldom den 27 november 2013. Detta gäller dock inte de gränslinjer för FBNEU 55 dB(A) som inte får överskridas enligt villkor 18-21. Verksamhetens faktiska bullerutbredning ska årligen redovisas till tillsynsmyndigheten.	Ja	Kurvan har beräknats och ligger inom tillståndets gränslinjer.
Buller	38	Bolaget ska verka för att de flygbolag som trafikerar flygplatsen tillämpar startproceduren NADP 2 eller startprocedur med likvärdig eller bättre effekt på bullerreduceringen för omgivande tätorter. Resultatet av arbetet ska redovisas i miljörapporten.	Ja	Uppmaning att flyga enligt NADP 2 finns under avsnitt 2.21 i AIP ESSA.
Flygvägar	D1	Domstolen överlåter till tillsynsmyndigheten att besluta om kategorisering av luftfartyg för att operativt hantera föreskrivet Villkor 4 om att lämna SID.	N/A	N/A
Procedur för bullerreduktion	D2	Domstolen överlåter till tillsynsmyndigheten att vid behov föreskriva villkor med anledning av uppskjuten fråga, U3, Procedur för bullerreduktion för avgående flyg, i denna dom.	N/A	N/A

Helikoptertrafik	D3	Domstolen överlåter till tillsynsmyndigheten att vid behov föreskriva villkor för att begränsa buller från helikoptertrafiken, undantaget akuta transporter för polis, ambulans och räddningstjänst samt när flygsäkerheten så kräver.	N/A	N/A
Luft	D4	D4 - Domstolen överlåter till tillsynsmyndigheten att vid behov föreskriva villkor om förbränning i panncentral inom Arlanda flygplats för det fall konvertering till pellets inte sker.	N/A	Ej aktuellt då detta gäller den gamla pannanläggningen.
Spillvatten	D5	Tillsynsmyndigheten bemyndigas att vid behov meddela villkor avseende utsläpp till spillvatten utöver vad som angetts i avtalet (ABVA) mellan Swedavia och Käppalaförbundet/Sigtuna kommun.	N/A	N/A
Spillvatten	D6	Tillsynsmyndigheten bemyndigas att vid behov meddela villkor avseende glykolhanteringen.	N/A	N/A
Dagvatten	D7	Tillsynsmyndigheten bemyndigas att under provotiden, i det fall nya miljö kvalitetsnormer fastställs för ytterligare ämnen, meddela villkor avseende dessa ämnen, inkluderande krav av provtagningar och utredningar	N/A	N/A

Vatten - Dagvatten	P1	Under provotiden ska utgående vatten från anläggningarna, mätt i punkten F, som riktvärde, ha: • en syrehalt som uppgår till minst 5 mg/l, • TOC-halt som är mindre än 30 mg/l (räknat som årsmedelvärde), • ha metallhalter som, undantaget koppar, underskrider (räknat som årsmedelvärde) värdena för "måttliga halter" enligt Naturvårdsverkets	Ja	Utifrån sammanställning av mätningar för provpunkt F konstateras villkoret P1 uppfyllt. Syrehalt (momentant): Villkoret uppfyllt TOC: Villkoret uppfyllt
--------------------	----	---	----	--

		Rapport 4913 "Bedömningsgrunder för sjöar och vattendrag", • ha utsläppshalt av koppar underskridande (räknat som årsmedelvärde) värde för "höga halter" enligt Naturvårdsverkets Rapport 4913.		Cu: Villkoret uppfyllt Zn: Villkoret uppfyllt Pb: Villkoret uppfyllt Cd: Villkoret uppfyllt Cr: Villkoret uppfyllt Ni: Villkoret uppfyllt As: Villkoret uppfyllt
--	--	--	--	---

Uppskjutna frågor	U1	Swedavia ska närmare utreda de åtgärder som behövs för att införa ett landningsförfarande där anflygningen sker på lägst 3000 FT (900 meter) MSL med förändrad glidbanevinkel om bl.a. 3,2° lutning. Utredningen ska bl.a. omfatta system med dubbla ILS och i tillägg till den en APV-inflygning samt möjligheter att åtgärda operativa begränsningar. Konsekvenser ska redovisas för säkerhet och flygkapacitet bl.a. olika trafikfall och olika väderförhållanden. Bullerexponeringen ska redovisas för antalet boende samt vård- och utbildningslokaler. Även effekter på ljudnivån längre ut från flygplatsen samt bullereffekter för varje rullbana i relation till tätorternas placering inför en eventuell förändring ska redovisas. Resultatet från forskning vid t.ex. KTH bör beaktas liksom uppdaterad information om tekniska lösningar såsom GBAS och APV. Utredningen ska omfatta nuläge, mellanår, samt tillståndsgiven verksamhet. En tidplan för när eventuella åtgärder kan vidtas ska ingå. Utredningen ska ske i samråd med tillsynsmyndigheten. Utredningen och förslag på slutliga villkor ska lämnas in till mark- och miljödomstolen senast tre år efter att denna dom vunnit laga kraft.	Ja	Mark- och miljödomstolen avslutade U1 genom dom den 14 oktober 2021.
Uppskjutna frågor	U4	Ny lydelse från och med den 2020-06-04. Swedavia AB ska under en fortsatt provotid om fem vintersäsonger (driftsäsonger), med start vintersäsongen 2020/2021, utreda vilka reningseffekter som kan uppnås i Kättstabäckens dagvattenanläggning (KDA) och Halmsjöbäckens dagvattenanläggning (HDA). Utredningen ska innefatta separat provtagning för inkommande och	Ja	Prövotidsutredning pågår. Löpande rapportering sker i samband med tillsynsmöten och vid utvärdering i miljörapport.

		utgående vatten i KDA, HDA, Halmsjöns skärmbassänganläggning (HSDA) samt anläggning för södra flygplatsområdet (SDA), anpassat efter mottaget vatten. Det ska göras en bedömning av den sammantagna vattenkvaliteten i punkten F. Ett program för utredningen ska redovisas för tillsynsmyndigheten senast tre månader efter att deldomen vunnit laga kraft i denna del. Resultat under provotiden ska redovisas till tillsynsmyndigheten i samband med den årliga miljörapporten. Utredningen ska redovisas till mark- och miljödomstolen med förslag till slutliga villkor senast den 30 december efter utgången av den sista vintersäsongen.		
Mark	U5	Swedavia ska, senast sex månader efter det att denna dom tagits i anspråk, till tillsynsmyndigheten redovisa en handlingsplan för arbetet avseende förekomsten och spridningen av PFOS och andra eventuella föroreningar från flygplatsen. Handlingsplanen ska omfatta kartläggning och åtgärder för att minska miljöpåverkan. Swedavia ska redovisa resultat av genomförda åtgärder i miljörapporterna.	Ja	Arbetet pågår enligt plan. Handlingsplan för PFAS ligger i ledningssystemet. Ny handlingsplan jan/feb 2024. Redovisning av genomförda åtgärder sker i miljörapporten. Kvartalsvisa avstämningar har skett med Länsstyrelsen under året.

Tillstånd – värmeanläggning Kolsta	Dom från Mark- och miljödomstolen M 3742-18, 2019-06-13. Tillståndet är ett ändringstillstånd på dom (M2284-11, 2013-11-27)	Mark- och miljödomstolen ger Swedavia AB tillstånd att vid Stockholm Arlanda Airport inom fastigheten Arlanda 3:1 i Sigtuna kommun anlägga och driva en anläggning för förbränning med en total installerad tillförd effekt av 44 megawatt.	Ja	Anläggningen är i drift.
Värmeanläggning Kolsta	1	Om inte annat följer av övriga villkor ska verksamheten bedrivas i huvudsak enligt vad bolaget har angett i ansökningshandlingarna samt i övrigt åtagit sig i målet.	Ja	Anläggningen drivs i enlighet med miljötillstånd och föreslaget kontrollprogram.
Värmeanläggning Kolsta	2	Gällande kontrollprogram för Stockholm Arlanda Airport ska revideras med hänsyn till den nya förbränningsanläggningen och ges in till tillsynsmyndigheten senast tre månader efter att anläggningen har tagits i bruk. Revideringen ska ske i samråd med tillsynsmyndigheten.	Ja	Kontrollprogram för Stockholm Arlanda Airport finns och delgivet till Länsstyrelsen.
Värmeanläggning Kolsta	3	Utsläpp till luft av stoft får inte överstiga 10 mg/Nm ³ . Vid förbränning av flytande bränsle med en drifttid om högst 500 timmar per år som rullande medelvärde under en treårsperiod ska dock gälla att utsläpp till luft av stoft inte får överstiga 20 mg/Nm ³ . Kontroll ska ske genom mätning minst en gång per år under minst fyra timmar. Under drift ska utsläpp av stoft övervakas kontinuerligt av rökthetsmätare.	Ja	Uppfyller kraven och kontroll på stoft har genomförts.
Värmeanläggning Kolsta	4	Utsläpp till luft av kolmonoxid får som dygnsmedelvärde inte överstiga 500 mg/Nm ³ . Kontroll ska ske genom kontinuerlig mätning	Ja	Kontroll och kontinuerlig mätning genomförs.

Värmeanläggning Kolsta	D2	Mark- och miljödomstolen överlåter åt tillsynsmyndigheten att besluta om villkor ifråga om hantering av släckvatten.	N/A	N/A
Tillstånd - Pir G grundvattenbortledning	Dom från Mark- och miljödomstolen M 3894-17, 2018-06-05.	Mark- och miljödomstolen ger Swedavia AB tillstånd enligt miljöbalken att inom fastigheten Arlanda 3:1, Sigtuna kommun, vid Stockholm Arlanda Airport få 1. under byggskedet av Pir G och tillhörande bagagekulvertar 9 och 11 samt mediakulvertar leda bort erforderlig mängd grundvatten och inträngande ytvatten för att tillfälligt sänka grundvattennivån till ca +23,0 meter i höjdsystem RH2000 samt utföra och bibehålla nödvändiga anläggningar för detta ändamål, 2. under driftskedet av Pir G leda bort erforderlig mängd grundvatten för att permanent sänka grundvattennivån till ca +25,0 meter i höjdsystem RH2000 samt utföra och bibehålla nödvändiga anläggningar för detta ändamål, samt inom fastigheterna Arlanda 3:1 och Arlanda 1:1 få 3. som skyddsåtgärd vid risk för sättningsskador infiltrera ytvatten till grundvattnet samt utföra och bibehålla nödvändiga anläggningar för detta ändamål.	Ja	Projektering av Pir G startades upp under 2024, men ingen byggnation är påbörjad. Under 2024 har därför enbart de delar av domen som berör anläggandet av bagagekulvert 11 varit tillämpliga.

Pir G grundvattenbortledning	1	Om inte något annat följer av övriga villkor ska anläggningarna utformas och verksamheten bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad Swedavia AB har angett i tillståndsansökan jämte bilagor samt vad bolaget i övrigt har uppgett eller åtagit sig i målet.	Ja	Projektering av Pir G startades upp under 2024, men ingen byggnation är påbörjad. Under 2024 har därför enbart de delar av domen som berör anläggandet av bagagekulvert 11 varit tillämpliga.
Pir G grundvattenbortledning	2	Swedavia AB ska bedriva vattenverksamheten och i övrigt vidta erforderliga skyddsåtgärder så att risken för att grundvattennivåerna sjunker eller höjs till nivåer som kan skada byggnader eller anläggningar minimeras.	Ja	Kontrollprogram inklusive skyddsåtgärder följs.
Pir G grundvattenbortledning	3	Under anläggningsskedet ska länshållningsvattnet genomgå erforderlig lokal rening. Reningen ska i huvudsak ske enligt principerna i Bilaga B3 till miljökonsekvensbeskrivningen innan vattnet, beroende på föroreningsinnehåll, antingen leds till flygplatsens dagvattensystem eller till spillvattennätet.	Ja	Behov av rening av länshållningsvatten har inte uppstått under 2024. Projekt Bagagekulvert 9 och 11 är avslutat.
Pir G grundvattenbortledning	4	Swedavia AB ska senast tre månader innan anläggningsåtgärderna påbörjas till tillsynsmyndigheten inge förslag till kontrollprogram under anläggningsskedet. Den närmare utformningen av kontrollprogrammet ska bestämmas i samråd med tillsynsmyndigheten.	Ja	Ett kontrollprogram för Pir G (inklusive Bagagekulvert 9 och 11) lämnades under 2020 i tid till tillsynsmyndigheten. Efter inlämnandet pausades byggnationen av Pir G på obestämd tid. Ett reviderat kontrollprogram lämnades därför in. Det reviderade programmet avser Bagagekulvert 11 är avslutat.

Pir G grundvattenbortledning	5	Swedavia AB ska senast tre månader innan Pir G tas i drift till tillsynsmyndigheten inge förslag till kontrollprogram under driftskedet. Den närmare utformningen av kontrollprogrammet ska bestämmas i samråd med tillsynsmyndigheten.	Ja	Projektering av Pir G startades upp under 2024, men ingen byggnation är påbörjad.
Pir G grundvattenbortledning	Arbetstid	Arbetena ska vara utförda inom tio år från dagen för domen.	Ja	Projektering av Pir G startades upp under 2024, men ingen byggnation är påbörjad.

Ändringstillstånd flygplatsverksamhet - Alternativa inflygningsprocedurer (kurvade inflygningar) och EoR	Mark- och miljödomstolen M 6547-20, 2021-10-15.	Mark- och miljödomstolen lämnar Swedavia AB tillstånd enligt 9 kap. miljöbalken enligt följande. A. Tillstånd att inom ramen för gällande tillstånd (tillståndsgivet trafikfall 1a) till verksamheten om 350 000 flygrörelser per år få tillämpa alternativa inflygningsprocedurer till bana 01R, bana 01L och bana 19R enligt följande. Tre RNP AR-procedurer (kurvade inflygningar) till bana 01R benämnda RNP x RWY 01R (AR), RNP y RWY 01R (AR) och RNP z RWY 01R. (AR). Proceduren RNP y RWY 01R (AR) gäller endast sökt alternativ 2. En RNP AR-procedur (kurvad inflygning) till bana 01L benämnd RNP y RWY 01L (AR). Två RNP AR-procedurer (kurvade inflygningar) till bana 19R benämnda RNP x RWY 19R (AR) och RNP y RWY 19R (AR).	Ja	Antalet RNP AR följs löpande upp av Swedavia och ligger under tillåtna volymer. Kurvade inflygningar till 19R och 01L togs i bruk november 2021. Kurvade till 01R har funnits sen tidigare som testverksamhet och är nu fastställd. Kurvade till bana 26 har funnits sen tidigare. Vi sammanfattar dem i kvartalsrapporten.
--	---	--	----	---

		Antalet RNP AR-procedurer får uppgå till maximalt 19 500 per år till bana 01R, 3 100 per år till bana 01L och 2 900 per år till bana 19R. B. Tillstånd till modifiering av två bananvändningsmönster som baseras på Established on RNP (EoR) enligt följande. Inflygningar till bana 01R (rak eller kurvad) och bana 01L (kurvad) i kombination med avgångar från bana 01L. Inflygningar till bana 19L (rak) och bana 19R (kurvad) i kombination med avgångar från bana 19R. Tillståndet gäller högst fem inflygningar enligt respektive punkt under en timme.		
Alternativa inflygningsprocedurer (kurvade inflygningar) och EoR	1	Om inte något annat följer av övriga villkor ska den nu tillståndsgivna verksamheten bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad Swedavia har angett i ansökningshandlingarna samt vad Swedavia i övrigt har uppgett eller åtagit sig i målet.	Ja	Följs upp i den kvartalsvisa flygvägsuppföljningen avseende flygbuller och flygvägar.
Alternativa inflygningsprocedurer (kurvade inflygningar) och EoR	2	Om inte något annat följer av villkoren i denna dom ska för den nu tillståndsgivna verksamheten i relevanta delar gälla villkoren enligt tidigare tillstånd för flygplatsverksamheten.	Ja	Följs upp i den kvartalsvisa flygvägsuppföljningen avseende flygbuller och flygvägar.
Alternativa inflygningsprocedurer (kurvade inflygningar) och EoR	3	Flygväg RNP y RWY01R (AR) enligt sökt alternativ 1 ska upphöra att användas och flygvägen ska avpubliceras ur Aeronautical Information Publication (AIP) senast ett år efter det att detta tillstånd har tagits i anspråk	Ja	Ej aktuell längre. Procedur avpublicerad.

Alternativa inflygningsprocedurer (kurvade inflygningar) och EoR	4	Nattetid (kl. 22–06) får inflygningar till bana 01R med RNP AR-procedurerna RNP AR x RWY 01R (AR), RNP AR y RWY 01R (AR) och RNP AR z RWY 01R (AR) endast ske i samband med banarbeten eller potentiella säkerhetsrisker som exempelvis orsakas av särskilda värderförhållanden, olyckstillbud eller jämförbara omständigheter.	Ja	Tillämpningen av RNP AR till bana 01R följs upp av Flygakustik.
Alternativa inflygningsprocedurer (kurvade inflygningar) och EoR	5	Ett förslag till ett uppdaterat kontrollprogram ska lämnas till tillsynsmyndigheten senast tre (3) månader efter det att tillståndet har tagits i anspråk.	Ja	Kontrollprogrammet lämnades in i tid. Ingen revidering genomfördes under 2024.