



VÄXJÖ TINGSRÄTT
Mark- och miljödomstolen

DELDOM
2013-06-28
meddelad i
Växjö

Mål nr M 1452-12

SÖKANDE

Swedavia AB, Malmö Airport, 556797-0818
Box 14
230 32 Malmö-Sturup

Ombud: Bolagsjurist Tomas Fjordevik
c/o Swedavia AB
Box 53
190 45 Stockholm Arlanda

Ombud: Advokat Anders Linnerborg
Setterwalls Advokatbyrå i Malmö AB
Box 4501
203 20 Malmö

SAKEN

Ansökan om tillstånd enligt miljöbalken för verksamheten vid Malmö Airport - Sturup

Avrinningsområde: 90 Sege å/91 Höje å

N: 6156177 E: 396867

DOMSLUT

Tillstånd

Mark- och miljödomstolen lämnar Swedavia AB tillstånd enligt miljöbalken till verksamhet vid Malmö Airport - Sturups flygplats med en årlig omfattning av högst 77 000 flygrörelser per år, varav högst 40 000 rörelser med tunga flygplan samt högst 10 000 rörelser nattetid kl 22.00 – 06.00 samt därmed förknippad markbunden verksamhet inklusive beskrivna om- och tillbyggnader i form av ny taxibana inklusive avfarter från rullbanan, ny flygfraktkterminal med tillhörande plattor och ramper, nya parkeringsytor samt förbättrad dagvattenhantering och flytt av glykoldamm och brandövningsplats.

Dok.Id 250046

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 81 351 03 Växjö	Kungsgatan 8	0470-560 100 E-post: MMD.vaxjo@dom.se	0470-560 125	måndag – fredag 08:00-12:00 13:00-16:30

Villkor

1. Om inte annat framgår av övriga villkor ska verksamheten, inbegripet åtgärder för att minska utsläpp och störningar i omgivningen, utformas och bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad sökanden uppgivit i ansökningshandlingarna eller i övrigt åtagit sig i målet.
2. Ankommande och avgående flygtrafik som framförs enligt Instrument Flight Rules (IFR) ska som huvudregel följa det SID/STAR-system som har redovisats i ansökan med vid var tidpunkt tillhörande regelverk (för närvarande Transportstyrelsens författningssamling med följdföreskrifter).
3. Avgående IFR-trafik får lämna SID när de alstrar en bullernivå på marken som understiger maximal ljudnivå 70 dB(A) enligt vid var tid fastställd bullerberäkningsmetod (för närvarande angiven i ECAC Doc 29, 3rd edition, med tillämpningar enligt överenskommelse mellan Naturvårdsverket, Transportstyrelsen och Försvarsmakten). Avgående IFR-trafik behöver dock aldrig följa SID längre än till höjden 2 000 meter MSL (Mean Sea Level).
4. Lågfartstrafik får dag- och kvällstid (kl. 06.00-22.00) avvecklas utan att följa SID.
5. Andra in- och utflygningsvägar får tillämpas enligt följande.
 - När piloten och/eller flygtrafikledningen bedömer att flygsäkerheten för-
anleder det,
 - i samband med ambulanstransport,
 - då andra luftrumshintresser begränsar tillgängligt utrymme i någon del
av kontrollzonen och/eller terminalområdet,
 - vid banarbeten,
 - vid Försvarsmaktens användning av flygplatsen vid incidentberedskap,
samt

- vid andra jämförbara situationer

Sådana händelser ska loggas och rapporteras kvartalsvis till tillsynsmyndigheten. Situationer som kan förutses i tiden ska anmälan till tillsynsmyndigheten.

6. Start- och landningsövningar och upprepade instrumentinflygningar i övnings-syfte får inte ske under tiden kl. 22.00-06.00.

I första stycket nämnda flygningar får inte ske Nyårsdagen, Trettondagen, Långfredagen - Annandag påsk, Valborgsmässoafton - 1:a maj, Kristi-himmelfärdsdagen, Pingstafton - Pingstdagen, Nationaldagen, Midsommarafton - Midsommardagen, Alla Helgons Dag, Julafton - Annandag Jul och Nyårsaf-ton.

7. Swedavia ska vidta bullerskyddsåtgärder i bostadsrum, såväl permanent- som fritidsbostäder, samt i lokaler i skol- och vårdbyggnader som utomhus expone-ras för flygbullernivå (FBN) överstigande 55 dB (A) eller som varaktigt utom-hus exponeras för maximala ljudnivåer överstigande 70 dB(A) minst tre gånger per natt (kl. 22.00- 06.00) under minst 150 nätter per år.

Målet för åtgärderna ska vara att den ekvivalenta ljudnivån inomhus inte över-stiger 30 dB(A) per årsmedeldygn och att den maximala ljudnivån inomhus inte överstiger 45 dB(A) från den tredje högsta flygbullerhändelsen som inträffar per natt under 150 eller fler nätter per år.

Bestämning av vilka byggnader som ska bli föremål för åtgärder ska grundas på teoretiska beräkningar med vid var tidpunkt gällande beräkningsmetod för flygbuller. Saknas en sådan metod ska tillsynsmyndigheten bestämma vilken metod som ska användas.

Bullerskyddsåtgärder behöver inte vidtas på skol- eller vårdbyggnader som utsätts för den angivna maximalljudnivån nattetid om de inte används för ändamålet nattetid annat än undantagsvis. Bullerskyddsåtgärder behöver inte heller vidtas i byggnader som ligger innanför de gränskurvor för bullerskyddsåtgärder som presenteras i denna ansökan och som har uppförts efter det att denna dom har vunnit laga kraft. Denna begränsning gäller även utbyggnader och byggnader som får ändrad användning efter denna tidpunkt.

Åtgärder behöver vidtas endast om kostnaderna är rimliga med hänsyn till byggnadens standard och värde och med hänsyn till den effekt som uppnås. Vid denna rimlighetsbedömning ska även tidigare vidtagna åtgärder och nedlagda kostnader på samtliga byggnader på fastigheten beaktas.

Åtgärderna ska genomföras i samråd med fastighetsägaren. Vid meningsskiljaktighet mellan Swedavia och fastighetsägaren ska frågan hänskjutas till tillsynsmyndigheten för formellt beslut i frågan om vilka åtgärder som är rimliga att kräva.

Åtgärderna ska vara vidtagna senast två år från det att tillståndet tas i anspråk för vid denna tidpunkt berörda byggnader. Därefter ska åtgärder vara utförda senast ett år från det att en byggnad för första gången exponeras enligt första stycket ovan. Tillsynsmyndigheten får ge Swedavia anstånd från de ovan angivna tidsramarna för genomförandet av åtgärder.

8. Swedavia ska på marken samla upp så mycket som möjligt av den glykol som rinner av flygplanet vid avisning. Swedavia ska vidta de tekniska och administrativa åtgärder som krävs för detta och årligen till tillsynsmyndigheten rapportera den mängd glykol som har använts för avisning och den mängd som har samlats upp.

Mark- och miljödomstolen överlåter enligt 22 kap. 25 § tredje stycket miljöbalken åt tillsynsmyndigheten att bestämma de ytterligare villkor som kan krävas för glykolhanteringen.

9. Hantering av avfall, farligt avfall och kemiska produkter ska ske så att utsläpp till mark, luft eller vatten motverkas. Vid risk för spill eller läckage ska hantering ske på tät yta så att spridning till mark eller vatten förhindras. Lagrings- och uppställningsplatser för hälso- och miljöfarliga kemiska produkter och flytande farligt avfall ska vara utformade på ett sådant sätt att minst volymen av den största behållaren samt 10 % av övrig lagrad volym kan innehållas inom en invallning. Spill ska omgående samlas upp och tas omhand. Tankar och cisterner ska vara försedda med överflyllnadsskydd. Absorptionsmedel ska finnas lättillgängligt vid förvaringsplatsen.
10. Halkbekämpning på flygplatsens rullbana ska företrädesvis ske mekaniskt. Vid kemisk halkbekämpning ska i första hand användas halkbekämpningsmedel baserade på acetat eller formiat eller annan substans med jämförbara eller bättre egenskaper från miljösynpunkt. Endast undantagsvis, när flygsäkerheten så kräver, får urea användas.
11. Dagvatten som släpps till recipient vid provpunkt V1 ska ha genomgått rening i dagvattensystem. Representativ provtagning ska vid provpunkt V1 ske varje vecka under vintersäsong (oktober-mars) och varje månad under resterande del av året. Swedavia ska på tillsynsmyndighetens begäran rapportera provtagningsresultaten.
12. Mängden spillvatten från sanitära installationer inom hela flygplatsområdet jämte övrigt avloppsvatten från verksamheter inom och i anslutning till flygplatsen får högst uppgå till 300 m³/dygn uttryckt som årsmedelvärde. Som månadsmedelvärde får mängden spillvatten uppgå till högst 450 m³/dygn.

Uppsamlat glykolkontaminerat (monopropylenglykol) dagvatten från avinsningsplattan får under ett enskilt dygn avledas i en omfattning av högst 250 kg BOD₇/dygn till kommunens reningsverk. Den närmare utformningen av uppsamling och överföringssystem ska ske på sätt som godkänns av tillsynsmyndigheten efter samråd med kommunens tekniska kontor. Eventuella förändringar ska meddelas kommunens tekniska kontor minst sex månader innan förändring.

Under enskilt dygn får totalt till reningsverket högst avledas 500 kg BOD₇/dygn och 30 kg N/dygn.

13. För verksamheten ska finnas ett kontrollprogram vars närmare syfte och utformning ska bestämmas i samråd med tillsynsmyndigheten. Swedavia ska senast sex (6) månader efter det att tillståndet vunnit laga kraft till tillsynsmyndigheten inge förslag till kontrollprogram. I kontrollprogrammet ska anges hur kontrollen ska ske med avseende på parametrar, mätmetod, mätfrekvens och utvärderingsmetod.
14. På flygplatsen ska det finnas en kontaktman som ska stå allmänheten till tjänst vid förfrågningar m.m. om flygverksamheten från bullersynpunkt.
15. För samråd i frågor angående flygplatsverksamheten ska det finnas ett samarbetsorgan. I samarbetsorganet ska det ingå representanter för Swedavia, Svedala kommun, Lunds kommun, Trelleborgs kommun, Staffanstorps kommun, Skurups kommun samt Länsstyrelsen (adjungerad). Svenska Naturskyddsföreningen, Sveriges Ornitologiska Förening och Föreningen Svedala-Barabygden ska erbjudas möjlighet att delta. Till samarbetsorganet kan även knytas ytterligare kommuner och andra som deltagarna anser bör delta i samarbetsorganets arbete.

16. Swedavia ska i god tid innan verksamheten helt eller delvis upphör till tillsynsmyndigheten redovisa en plan för avhjälpande av eventuella miljöskador och andra återställningsåtgärder. I planen ska anges hur mark- och vattenområden, grundvatten, byggnader och anläggningar ska undersökas med avseende på förekomst av föroreningskador från verksamheten samt hur riskbedömning ska utföras. Undersökningar och eventuella åtgärder ska planeras och genomföras i samråd med tillsynsmyndigheten.

Prövotidsförordnande

U1. Swedavia ska undersöka möjligheterna att ytterligare minska utsläppen av förorenande ämnen från ban- och flygplansavising före utsläpp till Fjällfotasjön, Häckebergasjön, Björkesåkraån och Björkesåkrasjön samt lämna förslag på de eventuella kompletterande reningsåtgärder som kan vara påkallade avseende Swedavias utsläpp av förorenande ämnen med dagvatten. Swedavia ska även utreda orsaken till förhöjda kadmium- och arsenikhalter i dag- och spillvatten och föreslå möjliga skyddsåtgärder.

Swedavia ska utreda och anordna lämpliga avstängningsmöjligheter vid utsläppspunkterna för dagvatten. Swedavia ska undersöka möjligheten att etablera ytterligare en provtagningspunkt innan Fjällfotasjön. Utredningen ska genomföras i samråd med tillsynsmyndigheten.

Utredningen med förslag till slutliga villkor ska redovisas till mark- och miljödomstolen inom fyra år från lagakraftvunnen dom.

Provisoriska föreskrifter

P1. Utsläppen av totalkväve, totalfosfor och BOD₇ får vid utsläppspunkten V1 inte överstiga följande värden.

	Sommarsäsong (april-september)	Vintersäsong (oktober-mars)
Totalkväve	5 mg/l	40 mg/l
Totalfosfor	0,1 mg/l	0,1 mg/l
BOD ₇	20 mg/l	100 mg/l

Om utsläppen överskridit ovanstående värden ska bolaget så snart detta konstaterats underrätta tillsynsmyndigheten och därefter skyndsamt redovisa vilka försiktighetsåtgärder och andra skyddsåtgärder som bolaget vidtagit och ämnar vidta med anledning av överskridandet.

Tillsynsmyndigheten bemyndigas med stöd av 22 kap. 25 § 3 stycket miljöbalken att besluta om vilka skyddsåtgärder och andra försiktighetsmått som ska vidtas med anledning av eventuellt överskridande av ovan angivna begränsningsvärden och när åtgärderna senast ska vara genomförda.

Verkställighetsförordnande

Mark- och miljödomstolen förordnar med stöd av 22 kap. 28 § miljöbalken att detta tillstånd får tas i anspråk utan hinder av att domen inte vunnit laga kraft.

Övriga yrkanden

Domstolen avslår övriga yrkanden som inte här behandlats särskilt.

BAKGRUND

Verksamheten vid Malmö Airport har bedrivits i 35 år. Det gällande tillståndet är meddelat 1997 enligt miljöskyddslagen. Verksamheten är således inte prövad enligt miljöbalken. Under den tid som tillståndet varit gällande har verksamheten utvecklats, moderniserats och förändrats i många delar. Flygplansflottorna har förändrats och vad avser flygtrafikens fördelning över dygnet har en ökning av andelen flygtrafik nattetid skett. Ansökan avser samma antal flygrörelser totalt som nu gällande tillstånd samt samma antal rörelser med tunga flygplan, 77 000 respektive 40 000 flygrörelser. Den nuvarande verksamheten uppgår till 37 600 flygrörelser vilket är ca 50 % av tillståndsgiven mängd.

TIDIGARE BESLUT

Koncessionsnämnden för miljöskydd lämnade i beslut 1997-05-06, (nr 49/97, dnr 171-208-93) Luftfartsverket tillstånd enligt miljöskyddslagen till verksamheten vid Malmö-Sturup flygplats. Tillståndet omfattar linjefart, fraktflyg, charter, allmänflyg och militärflyg om högst 77 000 flygplansrörelser per år varav 40 000 rörelser med tunga flygplan, skolflygverksamhet om 13 000 rörelser per år, varav 4 000 rörelser med tunga flygplan, flygdagar och markbunden verksamhet. I antalet flygrörelser för skolflygverksamheten inräknas s.k. overshoot med två rörelser per tillfälle. Regeringen har 2000-03-09 efter överklagande fastställt koncessionsnämndens beslut.

Koncessionsnämnden för miljöskydd rättade 1997-11-07 texten i villkor 8-12 i tillståndsbeslutet.

Miljödomstolen vid Växjö tingsrätt ändrade i dom 2002-02-04 i mål M 401-01 villkor 7 rörande tidpunkten när byggnadstekniska åtgärder för bullerskydd i bostäder senast skulle varit vidtagna.

ANSÖKAN

Yrkanden

Swedavia yrkar att mark- och miljödomstolen lämnar tillstånd enligt miljöbalken till verksamheten vid Malmö Airport med en årlig omfattning av högst 77 000 flygrörelser per år samt därmed förknippad markbunden verksamhet, allt i enlighet med ansökan.

Swedavia hemställer att mark- och miljödomstolen föreskriver villkor i enlighet med avsnittet nedan, godkänner miljökonsekvensbeskrivningen samt förordnar att tillståndet får tas i anspråk utan hinder av att det överklagas.

Förslag till villkor – (så som sökandens talan slutligen har bestämts).

Allmänt villkor

1. Om inte annat framgår av övriga villkor ska verksamheten, inbegripet åtgärder för att minska utsläpp och störningar i omgivningen, utformas och bedrivs i huvudsaklig överensstämmelse med vad sökanden uppgivit i ansökningshandlingarna eller i övrigt åtagit sig i målet.

Flygvägar m.m.

2. Ankommande och avgående flygtrafik som framförs enligt Instrument Flight Rules (IFR) ska som huvudregel följa det SID/STAR-system som har redovisats i ansökan med vid var tidpunkt tillhörande regelverk (för närvarande Transportstyrelsens författningssamling med följdföreskrifter).
3. Avgående IFR-trafik får lämna SID när de alstrar en bullernivå på marken som understiger maximal ljudnivå 70 dB(A) enligt vid var tid fastställd bullerberäkningsmetod (för närvarande angiven i ECAC Doc 29, 3rd edition, med tillämpningar enligt överenskommelse mellan Naturvårdsverket, Transportstyrelsen och Försvarsmakten). Avgående IFR-trafik behöver dock aldrig följa SID längre än till höjden 2 000 meter MSL (Mean Sea Level).
4. Lågfartstrafik får dag- och kvällstid (kl. 06.00-22.00) avvecklas utan att följa SID.
5. Visuella inflygningar får inte ske kl. 22.00-06.00.
6. Andra in- och utflygningsvägar får tillämpas enligt följande.
 - När piloten och/eller flygtrafikledningen bedömer att flygsäkerheten föranleder det,
 - i samband med ambulanstransport,
 - då andra luftrumsintressenter begränsar tillgängligt utrymme i någon del av kontrollzonen och/eller terminalområdet,
 - vid banarbeten,
 - vid Försvarsmaktens användning av flygplatsen vid incidentberedskap, samt
 - vid andra jämförbara situationer
7. Start- och landningsövningar- och upprepade instrumentinflygningar får inte ske under tiden kl. 22.00-06.00.

I första stycket nämnda flygningar får inte ske Nyårsdagen, Trettondagen, Långfredagen — Annandag påsk, Valborgsmässoafton - 1:a maj, Kristi-

himmelfärdsdagen, Pingstafton - Pingstdagen, Nationaldagen, Midsommarafton — Midsommardagen, Alla Helgons Dag, Julafton - Annandag Jul och Nyårsafton.

Bullerskyddsåtgärder

8. Swedavia ska vidta bullerskyddsåtgärder i bostadsrum, såväl permanent- som fritidsbostäder, samt i lokaler i skol- och vårdbyggnader som utomhus exponeras för flygbullernivå (FBN) överstigande 60 dB (A). Målet för åtgärderna ska vara att den ekvivalenta ljudnivån inomhus inte överstiger 30 dB(A) per årsmedeldygn.

Swedavia ska också vidta bullerskyddsåtgärder i bostadsrum, såväl permanent- som fritidsbostäder, samt i lokaler i skol- och vårdbyggnader som regelmässigt används nattetid och som varaktigt utomhus exponeras för maximala ljudnivåer överstigande 70 dB(A) minst tre gånger per natt (kl. 22.00-06.00) under minst 150 nätter per år. Målet för åtgärderna ska vara att den maximala ljudnivån inomhus inte överstiger 45 dB(A) från den tredje högsta flygbullerhändelsen som inträffar per natt under 150 eller fler nätter per år.

Bestämning av vilka byggnader som ska bli föremål för åtgärder ska grundas på teoretiska beräkningar med vid var tidpunkt gällande beräkningsmetod för flygbuller. Saknas en sådan metod ska tillsynsmyndigheten bestämma vilken metod som ska användas.

Åtgärder behöver vidtas endast om kostnaderna är rimliga med hänsyn till byggnadens standard och värde och med hänsyn till den effekt som uppnås. Vid denna rimlighetsbedömning ska även tidigare vidtagna åtgärder och nedlagda kostnader på samtliga byggnader på fastigheten beaktas.

Åtgärderna ska genomföras i samråd med fastighetsägaren. Vid meningskiljaktighet mellan Swedavia och fastighetsägaren ska frågan hänskjutas till tillsynsmyndigheten för formellt beslut i frågan om vilka åtgärder som är rimliga att kräva.

Åtgärderna ska vara vidtagna senast två år från lagakraftvunnen dom för vid denna tidpunkt berörda byggnader. Därefter ska åtgärder vara utförda senast ett år från det att en byggnad för första gången exponeras enligt första eller andra stycket ovan. Tillsynsmyndigheten får ge Swedavia anstånd från de ovan angivna tidsramarna för genomförandet av åtgärder.

Bullerskyddsåtgärder behöver inte vidtas i byggnader som ligger innanför de gränskurvor för bullerskyddsåtgärder som presenteras i denna ansökan och som har uppförts efter det att denna dom har vunnit laga kraft. Denna

begränsning gäller även utbyggnader och byggnader som får ändrad användning efter denna tidpunkt.

Kemikalier, farligt avfall m.m.

9. Swedavia ska på marken samla upp så mycket som möjligt av den glykol som rinner av flygplanet vid avisning. Swedavia ska vidta de tekniska och administrativa åtgärder som krävs för detta och årligen till tillsynsmyndigheten rapportera den mängd glykol som har använts för avisning och den mängd som har samlats upp.

Mark- och miljödomstolen överlåter enligt 22 kap. 25 § tredje stycket miljöbalken åt tillsynsmyndigheten att bestämma de ytterligare villkor som kan krävas för glykolhanteringen.

10. Hantering av avfall, farligt avfall och kemiska produkter ska ske så att utsläpp till mark, luft eller vatten motverkas. Vid risk för spill eller läckage ska hantering ske på tät yta så att spridning till mark eller vatten förhindras. Lagrings- och uppställningsplatser för hälso- och miljöfarliga kemiska produkter och flytande farligt avfall ska vara utformade på ett sådant sätt att minst volymen av den största behållaren samt 10 % av övrig lagrad volym kan innehållas inom en invallning. Spill ska omgående samlas upp och tas omhand.
11. Halkbekämpning på flygplatsens rullbana ska företrädesvis ske mekaniskt. Vid kemisk halkbekämpning ska i första hand användas halkbekämpningsmedel baserade på acetat eller formiat eller annan substans med jämförbara eller bättre egenskaper från miljösynpunkt. Endast undantagsvis ska urea användas när omständigheterna och flygsäkerheten så kräver.

Utsläpp till vatten

12. Dagvatten som släpps till recipient vid provpunkt V1 ska ha genomgått rening i dagvattensystem. Provtagning ska vid provpunkt V1 ske varje vecka under vintersäsong (oktober-mars) och varje månad under resterande del av året. Swedavia ska på tillsynsmyndighetens begäran rapportera provtagningsresultaten.

Mark- och miljödomstolen överlåter enligt 22 kap. 25 § tredje stycket miljöbalken åt tillsynsmyndigheten att bestämma de ytterligare villkor som kan krävas för utsläpp till vatten.

13. Mängden spillvatten från sanitära installationer inom hela flygplatsområdet jämte övrigt avloppsvatten från verksamheter inom och i anslutning till flygplatsen får högst uppgå till 300 m³/dygn uttryckt som årsmedelvärde. Som månadsmedelvärde får mängden spillvatten uppgå till högst 450 m³/dygn.

Uppsamlat glykolkontaminerat (monopropylenglykol) dagvatten från avisningsplattan får till kommunens reningsverk under ett enskilt dygn högst avledas 250 kg BOD₇/dygn. Den närmare utformningen av uppsamling och överföringssystem ska ske på sätt som godkänns av tillsynsmyndigheten efter samråd med kommunens tekniska kontor. Eventuella förändringar ska meddelas kommunens tekniska kontor minst sex månader innan förändring.

Under enskilt dygn får till reningsverket högst avledas 500 kg BOD₇/dygn och 30 kg N/dygn.

Kontroll

14. För verksamheten ska finnas ett kontrollprogram vars närmare syfte och utformning ska bestämmas i samråd med tillsynsmyndigheten. Swedavia ska senast sex (6) månader efter det att tillståndet vunnit laga kraft till tillsynsmyndigheten inge förslag till kontrollprogram. I kontrollprogrammet ska anges hur kontrollen ska ske med avseende på parametrar, mätmetod, mätfrekvens och utvärderingsmetod.
15. På flygplatsen ska det finnas en kontaktman som ska stå allmänheten till tjänst vid förfrågningar m.m. om flygverksamheten från bullersynpunkt.

Samarbetsorgan

16. För samråd i frågor angående flygplatsverksamheten ska det finnas ett samarbetsorgan. I samarbetsorganet ska det ingå representanter för Swedavia, Svedala kommun, Lunds kommun, Trelleborgs kommun, Staffanstorps kommun, Skurups kommun samt Länsstyrelsen (adjungerande). Till samarbetsorganet kan även knytas ytterligare kommuner och andra som deltagarna anser bör delta i samarbetsorganets arbete.
17. Swedavia ska i god tid innan verksamheten helt eller delvis upphör till tillsynsmyndigheten redovisa en plan för avhjälpande av eventuella miljöska-

dor och andra återställningsåtgärder. I planen ska anges hur mark- och vattenområden, grundvatten, byggnader och anläggningar ska undersökas med avseende på förekomst av föroreningsskador från verksamheten samt hur riskbedömning ska utföras. Undersökningar och eventuella åtgärder ska planeras och genomföras i samråd med tillsynsmyndigheten.

Förslag till prøvotidsförordnande

U1. Swedavia ska undersöka möjligheterna att ytterligare minska utsläppen av förorenande ämnen från ban- och flygplansavvisning före utsläpp till Fjällfotasjön och Häckebergasjön, samt lämna förslag på de eventuella kompletterande rening åtgärder som kan vara påkallade avseende Swedavias utsläpp av förorenande ämnen med dagvatten. Utredningen ska redovisas till tillsynsmyndigheten senast fyra år efter lagakraftvunnen dom.

Förslag till provisorisk föreskrift

P1. Utsläpp av totalkväve, totalfosfor och BOD7 får vid utsläppspunkten V1 som riktvärde uppgå till högst följande värden.

	Sommarsäsong (april-september)	Vintersäsong (oktober-mars)
Totalkväve	5 mg/l	40 mg/l
Totalfosfor	0,1 mg/l	0,1 mg/l
BOD,	20 mg/l	100 mg/l

Ansökan omfattar även tillstånd till att uppföra

- Ny flygfraktkterminal inklusive nya flygplansplattor och ramper
- Ny taxibana inklusive avfarter från rullbanan
- Nya parkeringsytor
- Förbättrad dagvattenhantering, separering av dagvatten från ytor med glykolhantering
- Flytt av befintlig glykoldamm
- Flytt av befintlig brandövningsplats

Beskrivning av verksamheten

Verksamheten vid Malmö Airport innefattade under denna ansökans basår, 2008, totalt 37 638 flygrörelser, varav 27 603 rörelser med tunga flygplan och 4 054 skolflyg (varav 607 var tunga). Den civila flygverksamheten består av inrikestrafik (linjefart och fraktflyg), utrikestrafik (reguljärflyg, fraktflyg och charter) allmän-

flyg/taxiflyg, skolflyg och helikopterflyg. Militär flygverksamhet förekommer i mycket begränsad omfattning.

Flygplatsområdet är ca 6 200 000 m² stort, varav airside uppgår till ca 2 700 000 m² och landside till resterande ca 3 500 000 m². Tillträdet till och verksamheten på airside är starkt reglerad främst på grund av flygsäkerhetsskäl och luftfartsskydd.

Det finns en rad olika anläggningar på och i anslutning till Malmö Airport. Anläggningarna beskrivs kortfattat nedan. Flygplatsen har två rullbanor. Huvudrullbanan har en längd av 2 800 meter och benämns 17/35, vilket innebär att den är orienterad i riktning 170°/350° där 0° pekar rakt norrut. Bana 17 innebär att flygplanet startar alternativt landar i kompassriktning 170° (söderut). Bana 35 innebär start/landning norrut (350°). Den mindre rullbanan har en längd av 797 meter och är en dagbana utan belysning som används av mindre propellerflygplan. I anslutning till rullbanorna finns instrumentinflygningssystem och andra inflygningshjälpmedel för landande luftfartyg samt taxibanor avsedda för taxande flygplan till och från rullbanorna.

I anslutning till passagerarterminalen finns uppställningsramper som är avsedda för flygplanens av- och pålastning, tankning osv. På Malmö Airport finns vidare bl.a. tre fraktkomplex, fyra större och sju mindre hangarer, kontorsbyggnader, en flygplanstvätt, tre fordonstvättar, en fordonsverkstad, tankanläggningar för markfordon och cisterner för förvaring av flygplans- och fordonsdrivmedel.

En brandövningsplats är belägen på airside och består av en 600 m² stor betongplatta som är försedd med dränering runtomkring. Flygplatsens brandstation är lokaliserad i anslutning till rullbanan.

På flygplatsen finns en miljöstation för det avfall som genereras av Swedavias egna verksamheter samt för avfall som genereras av externa verksamhetsutövare vid flygplatsen. På miljöstationen sorteras avfallet för vidare transport till olika behandlingsanläggningar. Det finns även en mindre miljöstation inne i passagerarterminalen avsedd för de verksamhetsutövare som är verksamma inne i terminalen.

Värmesystemet består av tre pannor. De två huvudpannorna på vardera 2,5 MW använder pellets som bränsle. Reserv- och topplastpannan om 4 MW använder för närvarande RME (rapsmetylester) alternativt eldningsolja 1 som bränsle. Som ett komplement finns en solvärmepark med en maximal effekt på ca 300 kW under sommarhalvåret.

Dagvatten avrinner dels mot Fjällfotasjön, dels mot Häckebergasjön. Dagvatten från uppställningsplattor samt frakt- och terminalområde leds via en oljeavskiljare till ett utjämningsmagasin och vidare till Fjällfotasjön. Övriga ytor har ingen oljeavskiljning utan vattnet leds i diken till befintligt utjämningsmagasin och vidare till Fjäll-

fotasjön eller direkt till Häckebergasjön. En ombyggnad pågår för närvarande av dagvattensystemet för att ytterligare förbättra detta.

Flygplatsdriften

Flygplatsdrift fordrar en rad markbundna service- och säkerhetstjänster som kan innebära miljöpåverkan på flygplatsens omgivningar. Rutinerna när ett flygplan i linjetrafik har landat och befinner sig på mark omfattar i huvudsak följande moment:

Intaxning från landningsbana till terminalplattor.

Anslutning av el för att luftkonditionering, värme och belysning i flygplanet ska fungera, batterierna laddas och försörjningen av tryckluft till motorerna säkerställs. Påfyllning av drivmedel till flygplan.

Av- och påstigning av passagerare.

Ur- och inlastning av bagage och fraktgods.

Hantering av dricksvatten, avloppsvatten och avfall.

Catering- och städtjänster.

Underhåll, reparationer och översyn av flygplan.

Eventuell flygplansavisning före start.

Eventuell halkbekämpning av bana före start.

Push-back och uttaxning till startbana.

Swedavia bedriver sommar- och vinterfäthållning på flygplatsen. Sommarfäthållning består av renhållning och allmänt underhållsarbete av banor, vägar och ramper, vilt- och fågeljakt m.m. Vinterfäthållning består av halkbekämpning. Denna sker dels mekaniskt genom plogning, sopning och blåsning, dels genom spridning av banavisningsmedel som acetat eller urea. På rampytorna förekommer även sandning.

Swedavias maskinpark består dels av standardfordon/-maskiner, dels specialfordon/-maskiner avsedda för flygplatsdrift. Till den första kategorin hör t.ex. lätta lastbilar, hjullastare, sandspridare och jordbrukstraktorer. Till den andra kategorin kan nämnas plog-, sop- och blåsmaskiner och friktionsmätbilar. På airside finns en fordonsverkstad som reparerar och underhåller arbetsfordon och maskinfordon.

Inom airside finns tre fordonstvättar. En finns i anslutning till fordonsverkstaden, en i anslutning till brandstationen och en vid flygbränsledepån. Samtliga avlopp är anslutna till oljeavskiljare.

Swedavia tillhandahåller fordonsdrivmedel på airside för de aktörer som opererar inom flygplatsens behörighetsområde. Förutom Swedavias fordon tankar även marktjänstbolag, cateringföretag, distributionsföretag och flygbolag där. Förvaring av drivmedel sker ovan jord i tre cisterner om vardera 9 m³ 9 m³ och 40 m³.

Räddningstjänsten är utformad för att uppfylla kraven i Transportstyrelsens föreskrifter. Till skillnad från kommunal räddningstjänst sker skarpa ingripanden sällan och därför genomförs fortlöpande brandövningar på en särskild inrättad brandövningsplats på airside.

Swedavia har tillstånd att transportera brännbart avfall, blandat avfall som ska sorteras, wellpapp, tidningar/kontorspapper och metallskrot till SYSAV i Malmö. Övrigt avfall som lämnas på Swedavias miljöstation nr 1 (belägen på landside) hämtas och transporteras för närvarande av SYSAV och dess underentreprenörer.

Swedavia bedriver inte självt någon service till flygbolagen utan denna service utförs av fristående s.k. marktjänstbolag. Alla externa verksamhetsutövare på airside har krav på sig att inordna sig i flygplatsens miljötillstånd i enlighet med upprättade avtal.

Avisning av flygplan

När det finns isbeläggning på flygplanet eller när det finns risk för att sådan ska uppstå, sker avisning före start. Is på flygplanskroppen utgör en stor fara för flygplanssäkerheten och måste därför utföras med stor noggrannhet och i erforderlig omfattning. Det är kaptenen på varje enskilt flygplan som ansvarar för avisningen. Behovet av avisningsvätska beror dels på väderförhållandena, dels på flygplanets storlek. För avisning av flygplan används monopropylenglykol. Avisning av flygplan på Malmö Airport sker vid gate eller på någon av uppställningsplatserna. Avisningsvätskan som rinner av flygplanskroppen på plattan sugas till största möjliga del upp med sugbil. Glykolvattnet töms i en separat damm och pumpas nattetid till Svedala avloppsreningsverk.

Flygbränslehantering

Tankning av flygplan sköts av Malmö Fuelling Service AB vilket är samägt av Shell och Statoil. Flygbränslet transporteras till flygplatsen i tankbilar av bränslebolagen och lagras i en speciell depå belägen i östra delen av flygplatsområdet. Den totala tankvolymen uppgår till 770 m³ flygbränsle (Jet A1) och 50 m³ bensin.

Underhåll av flygplan

På Malmö Airport finns för närvarande fyra större hangarer för underhåll, reparationer och översyn av flygplan. Hangarerna ägs och drivs av Fastighets AB Skogsvalvet. Efter t.ex. en reparation måste motorerna testas på marken innan flygplanet får starta. Motorprovning utförs endast dag- och kvällstid på en speciell platta. I en av hangarerna finns en flygplanstvätt. Tvätten är ansluten till en indunstningsanläggning som förångar vattnet och kvar blir ett koncentrat som hanteras som farligt avfall.

Catering bedrivs av tre företag på flygplatsen, varav två har kök. Livsmedelsverket utövar tillsyn av cateringbolagen enligt livsmedelslagstiftningen. Avfallshanteringen sköts i samarbete med flygplatsen.

Swedavias verksamhet på landside består huvudsakligen av tillhandahållande av infrastruktur för parkering, drift av en miljöstation samt drift av diverse försörjningssystem (kraft- och värmeanläggningar, va-system etc.).

Förutom ren kommersiell verksamhet i form av t.ex. butiker och restauranger är LFV:s flygtrafiktjänst, ATCC och en flygtrafikledarskola (kallad Entry Point North) belägen på landside. OKQ8 driver en tankanläggning för markfordon på landside.

I takt med att flygverksamheten ökar kommer också flygplatsens anläggningar att behöva byggas ut. Ett antal åtgärder kan bli aktuella för att utveckla flygplatsens verksamhet. Nya uppställningsplattor och ramper, framför allt för fraktflyg, samt en ny fraktkomplex kan komma att byggas inom ett område söder om befintligt fraktkomplex. Den befintliga brandövningsplatsen kan också komma att flyttas till östra sidan av rullbanan.

Vid framtida trafikökningar kan en ny parallell taxibana behöva anläggas, inklusive nya snabbavfarter. Vid byggnation av en ny taxibana kommer befintlig glykoldamm att behöva flyttas.

Ytterligare parkeringsplatser kan också behöva anläggas i framtiden.

För närvarande pågår en ombyggnad av dagvattensystemet vid Malmö Airport i syfte att ytterligare förbättra dagvattenhanteringen. Ombyggnationen anmäldes till tillsynsmyndigheten den 9 januari 2012. Den 2 mars 2012 meddelade länsstyrelsen i Skåne län att den anmälda verksamheten inte föranledde någon åtgärd från länsstyrelsens sida.

Flygvägar och hantering av flygtrafik

Till och från det internationella flygvägssystemet konstrueras särskilda ut- och inflygningsvägar i form av SID (Standard Instrument Departure) och STAR (Standard Instrument Arrival). SID och STAR till och från en flygplats utgör en del av det system som bidrar till flygsäkerheten. Transportstyrelsen prövar in- och utflygningsvägarna till och från flygplatsen utifrån ett flygsäkerhetsperspektiv enligt luftfartslagstiftningen. Malmö Airport omges av ett avgränsat luftrum som kallas terminalområde (TMA) som sträcker sig upp till ca 2 900 m. I Malmö Airports TMA samsas SID/STAR-system för tre flygplatser; Malmö Airport, Ljungbyhed och Copenhagen Airport.

Banval vid start/landning grundar sig i huvudsak på rådande vindar men, i de fall flygplanens befälhavare så önskar och övrig trafik är ringa eller inte bedöms bli påverkad ur flygsäkerhetssynpunkt, godkänner flygledningen på Malmö Airport oftast start/landning på avvikande bana.

Startande flygplan från Malmö Airport följer tilldelad SID. Detta gäller i dag även s.k. lågfartstrafik. Det enda undantaget är för propellerplan med en maximal startmassa understigande 7 ton. Flygledaren får enligt LFV:s interna drifthandbok ge tillstånd att lämna SID när flygplanet har nått en höjd av 1 500 meter. Tillstånd att lämna SID sker i syfte att förkorta flygvägen och/eller för att skapa effektivare flöden. Efter det att flygplanet har nått en höjd av 1 500 meter tillåts vektorering.

Inflygningsvägarna till Malmö Airport är i dag s.k. slutna STAR, vilket innebär att de har en fast geografisk sträckning hela vägen från inpasseringen i Malmös TMA till dess att flygplanet är etablerat på inflygningshjälpmedlet ILS som leder flygplanet de avslutande ca 17 km till flygplatsen. Det slutna STAR-systemet används emellertid bara någon gång nattetid. Vid högre trafikintensitet men också under lågtrafik då flygplan interfererar med varandra används s.k. vektorering vid Malmö Airport. Vektorering innebär att flygplanen inte följer publicerade flygvägar utan istället med hjälp av övervakningsutrustning leds längs den väg som för tillfället är optimal i enlighet med föreskrifter från Transportstyrelsen. På grund av närheten till Copenhagen Airport (ca 70 % av flygrörelserna inom Malmö Airports TMA härrör från Copenhagen Airport) är vektorering mycket frekvent förekommande både vid inflygning till och utflygning från Malmö Airport. Fördelarna med vektorering vid Malmö Airport är i huvudsak följande.

- Ankommande flygplan får en förkortad flygväg.
- Vektorering är flexibelt genom att flygledningen snabbt och på ett litet utrymme kan öka avståndet mellan två flygplan.
- Alla flygplan kan vektoreras.
- Luftrummet utnyttjas optimalt. Luckor i trafikflödet till och från Copenhagen Airport används för att vektorera trafik till och från Malmö Airport och vice versa.
- Vektorering vid Malmö Airport innebär större möjligheter att tillhandahålla kontinuerlig inflygning på tomgång för landande flygplan.
- Vid vektorering av ankommande trafik kan flygtrafikledningen klarera till höjder som är lägre än om piloten själv navigerar. Detta innebär att flygplanet kan angöra final närmare flygplatsen och att flygvägen därmed förkortas.

Dagens SID-/STAR-system på Malmö Airport bygger på konventionell navigering. Tekniken innebär att flygplan antingen flyger till eller från markbaserade navigerings fyror eller bestämmer sin position med hjälp av bäringar och avstånd till dessa.

När väder- och trafikförhållanden tillåter används visuellinflygning. En visuellinflygning innebär att piloten inte använder sig av instrumentinflygning utan lämnar instrumentinflygningsproceduren och flyger in visuellt utan anvisning från flygle-

darna. Visuellinflygningar syftar dels till att förkorta flygvägen, dels att under goda siktförhållanden förenkla trafikavvecklingen av landande flygplan. För Malmö Airports del innebär visuellinflygning också att överflygning av Dalby och Lund kan undvikas.

I huvudsak samma flygvägssystem och arbetssätt som i dag kommer även framgent att användas vid Malmö Airport. Flygplatsens närhet till Copenhagen Airport innebär att det finns få möjligheter att göra större förändringar av systemet. Vektorering kommer även fortsättningsvis att behöva användas i stor omfattning, både vid landning och vid start.

Inför denna ansökan har Swedavia sett över dagens flygvägssystem. Baserat på denna utredning föreslår Swedavia sammanfattningsvis följande justeringar/ förändringar.

Swedavia föreslår fyra nya SID i syfte att komplettera dagens SID-system. De nya SID har emellertid samma sträckning som befintliga SID i flygplatsens närhet och påverkar därför inte bullerutbredningen.

Swedavia föreslår vidare en justering av befintlig SID bana 17 (start söderut) mot NEXIL/PERRY i syfte att undvika en alltför tidig vänstersväng. Därigenom undviks i högre utsträckning överflygning av Häckeberga naturreservat.

Swedavia föreslår vidare att öppna STAR implementeras. Till skillnad från en slutna STAR har en öppen STAR inte sträckning hela vägen till final. Slutna STAR används sällan i dag, eftersom huvuddelen av ankommande trafik vektoreras. Användning av öppna STAR jämfört med slutna STAR innebär sammanfattningsvis större kapacitet, kortare flygväg för ankommande trafik och möjlighet att undvika Lund för landningar söderifrån till bana 17.

Swedavia föreslår ett antal mindre justeringar av befintliga STAR i syfte att förkorta flygvägarna och på så sätt minska bränsleförbrukningen och utsläpp till luft.

Klassindelning av flygplanstyper för att få lämna SID vid start

Swedavias föreslagna villkor 3 innebär att startande IFR-trafik ska få lämna SID när dessa alstrar en bullernivå som understiger maximal beräknad ljudnivå om 70 dB (A) på marken och är ett led i bolagets strävan att minska koldioxidbelastningen från flygbranschen. För att flygtrafikledningen i praktiken ska kunna tillämpa ett sådant villkor och för att villkoret lättare ska kunna följas upp måste flygplanstyperna delas in i för flygtrafikledningen hanterbara klasser.

Det ska poängteras att villkorsförslaget inte innebär att all trafik som får lämna SID vid en viss höjd även kommer att göra detta. Möjligheten att kunna lämna SID vid

maximala beräknade ljudnivåer understigande 70 dB (A) på marken är emellertid ett viktigt operativt verktyg för att kunna erbjuda en smidigare trafikavveckling i ett komplext luftrum.

Klass	Antal starter 2011	Höjd (fot)
Små jet < 45 ton	4 090	3 000 (ca 900 m)
Medelstora jet < 100 ton	6 055	4 500 (ca 1350 m)
Stora jet > 100 ton	75	5 500 (ca 1 650 m)
Propellerflyg	3 024	2 500 (ca 750 m)
Övrigt	2 021	6 000 (ca 2000 m)

I klassen "Små jet" är Avro RJ100 och RJ85 de normerande flygplanstyperna som är vanligt förekommande vid flygplatsen (cirka 3 700 starter under år 2011). Flygplanstyper inom denna klass skulle kunna lämna SID vid 3 000 fot (jämfört med dagens 5 000 fot).

I klassen "Medelstora jet" ingår exempelvis Airbus A319, Airbus A320 och Boeing 737-800. Bullerexponeringen från dessa tre flygplanstyper understiger maximal ljudnivå 70 dB (A) på mark vid följande typiska höjder.

- Airbus A319 - 2 500 fot (cirka 750 meter)
- Arbus A320 - 3 000 fot (cirka 900 meter)
- Boeing 737-800 - 4 500 fot (cirka 1 350 meter)

Eftersom alla tre flygplanstyperna ingår i samma klass kommer det mest bullrande att bestämma vid vilken höjd alla dessa flygplanstyper tillåts att lämna SID. Detta betyder att den höjd då de tillåts lämna SID blir 4 500 fot trots att de två flygplanstyperna Airbus A319 och Arbus A320 slutar att bullra 70 dB (A) redan vid 2 500 respektive 3 000 fot. Det finns således redan i klassindelningen en betydande marginal till 70 dB (A).

Boeing 737-800 är alltså den normerande flygplanstypen (cirka 2 150 starter under år 2011). Flygplanstyper inom denna klass skulle kunna lämna SID vid 4 500 fot (jämfört med dagens 5 000 fot).

I klassen "Stora jet" är Airbus A330-300 den normerande flygplanstypen (42 starter- under år 2011). Flygplanstyper inom denna klass skulle kunna lämna SID vid 5 500 fot (jämfört med dagens 5 000 fot).

I klassen "Propellerflyg" är Fokker 50 den normerande flygplanstypen (459 starter- under år 2011). Flygplanstyper inom denna klass skulle kunna lämna SID vid 2 500 fot (jämfört med dagens 5 000 fot).

I gruppen "Övrigt" återfinns de flygplanstyper vars höjd inte har varit möjlig att beräkna eller de flygplanstyper som viktmissigt passar in i en grupp men på grund

av flygplanets bulleregenskaper inte passar in där. Exempel på sådana flygplanstyper är MD 82 eller Boeing 767-300.

Den höjd respektive klass får lämna på eller viktavgränsningarna för klassindelningen kan komma att förändras efterhand beroende på vilken flygplanstyp som är normerande för respektive klass, eventuella beräkningsmässiga förändringar eller förändringar i flygplansflottan.

Vid utförda beräkningar har hänsyn tagits till ett antal faktorer för att inte underskatta bullernivåerna.

- Där det i beräkningsprogrammet finns möjlighet att välja olika startprocedurer har den procedur valts som ger den högsta höjden för att ljudnivån på mark ska understiga 70 dB(A).
- Beräknade höjder har avrundats uppåt till närmaste 500 fot.
- Flertalet flygplanstyper i varje klass har lägre höjder för 70 dB(A) än den normerande höjden i varje klass. Sammantaget ger dessa marginaler att den genomsnittliga beräknade ljudnivån på mark för den bullrigaste startproceduren, vid nedanstående klassindelning, är 68 dB(A) när tillåtelse ges till att lämna SID.

Det är dessutom viktigt att poängtera att flygplanen vanligtvis fortsätter att stiga även efter att de har nått den höjd där de alstrar bullernivåer understigande 70 dB(A) på marken. Detta innebär att bullernivåerna på marken sjunker efterhand som flygplanet stiger till sin marschhöjd.

PBN – Precisionsbaserad navigering

Så kallad P-RNAV, områdesnavigering, är en navigeringsmetod som till skillnad från konventionell navigering gör det möjligt för ett flygplan att följa en flygväg uppbyggd av punkter. Flygningen är därför inte beroende av var de markbundna navigeringshjälpmedlen är placerade. Navigeringsmetoden kräver särskild teknisk utrustning på flygplanen och särskild utbildning av piloten. I nuläget är P-RNAV inte aktuellt på Malmö Airport, varken införande av P-RNAV SID eller P-RNAV STAR. Beroende på den tekniska utvecklingen kan detta eventuellt komma att omvärderas i en framtid och Malmö Airport vill kunna införa navigeringsmetoden när teknik och infrastruktur så tillåter. För det fall det blir aktuellt sker det förslagsvis genom en anmälan till tillsynsmyndigheten om mindre ändring enligt 5 § och 21 § första stycket punkten 3 i förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd.

Swedavia har inför denna ansökan konstruerat fem preliminära inflygningsvägar avseende RNP AR, ibland kallade kurvade inflygningar. RNP AR är en ny teknik som i dag inte används på Malmö Airport. Tekniken, som bara kan användas vid bra väderförhållanden och lågtrafik och när interaktionen med Copenhagen Airport tillåter det, skulle innebära förkortade flygvägar. Dalby och Lund skulle kunna undvikas vid tillämpning av tekniken vid inflygning till bana 17. I dag är det få flygbolag som har flygplan med den tekniska utrustningen som ger möjlighet att flyga RNP AR men Swedavia upplever ett stort intresse från flygbolagen för denna teknik. Swedavia vill därför ha möjlighet att erbjuda flygbolagen inflygningar med RNP AR-teknik i framtiden i takt med att tekniken utvecklas och blir tillgänglig. Swedavia kan i dag inte bedöma i vilken omfattning denna teknik kommer att användas framgent men troligtvis kommer användningen av den att successivt öka. De fem preliminärt framtagna kurvade inflygningsvägarna måste bearbetas ytterligare och därefter godkännas av Transportstyrelsen innan de kan tas i reguljär drift. De slutliga eventuella justeringarna av flygvägarna bedöms dock inte bli större än att de ryms inom ramen för det allmänna villkoret och kommer att anmälas till tillsynsmyndigheten innan de tas i drift. Med den gängse metod som används för att visa bullerutbredning från flygplan ger flygvägarna inget bulleravtryck förrän efter minst 1 095 rörelser per flygväg och år (3 rörelser per årsmedeldygn). Bullerutbredningen från de preliminära inflygningsvägarna vid 1 095 flygrörelser eller mer per flygväg och år framgår av den tekniska beskrivningen. För det fall de preliminära kurvade inflygningsvägarna skulle tas i reguljär drift avser inte Swedavia att trafikerar dessa i sådan omfattning att dessa skulle ge något extra bidrag till bulleravtrycket för kurvan för den 3:e högsta maximal ljudnivån om 70 dB (A) för ett årsmedeldygn, dvs. antalet rörelser per flygväg kommer att understiga 1095 rörelser per år. För det fall någon eller några av flygvägarna skulle behöva användas i större omfattning avser Swedavia att först göra en anmälan om mindre ändring till tillsynsmyndigheten.

Lokalisering och omgivningsförhållanden

Flygplatsen Malmö Airport är belägen inom Svedala kommun ca 23 km från Malmö och ca 20 km från Lund. Omgivningarna kring flygplatsen består av åkermark, mindre orter och Sturup Golf Park och Sturup Raceway (en bilsportbana). Närmaste tätorter är Genarp ca 5 km norrut, Svedala ca 5 km västerut, Holmeja ca 4 km västerut samt Klågerup 7 km nordväst om flygplatsen. Flygplatsen är belägen i närheten av flera sjöar och angränsar till både avrinningsområdena för Sege å och Höje å. Angränsande till flygplatsen finns värdefulla natur-, friluft- och kulturområden. Vissa är utpekade som Natura 2000-områden, varav de närmast belägna är Eksholm, Hunneröds mosse, Häckeberga-Degerfors, Häckeberga- Husarahagen, Häckeberga-Skoggård och Lemmeströtorp.

Planförhållanden

För närvarande pågår ett arbete med en fördjupad översiktsplan för flygplatsen (FÖP Sturup). FÖP Sturup drivs som ett samarbete mellan kommunerna Svedala, Lund, Staffanstorps och Malmö samt Swedavia och Länsstyrelsen i Skåne län. Denna tillståndsansökan omfattar, till skillnad från FÖP Sturup, inget nytt banalternativ och inte heller någon banförlängning då detta inte kommer att bli aktuellt inom den tidshorisont som gäller för tillståndsansökan.

För flygplatsen finns en byggnadsplan från 1971. Av plankarta och bestämmelser framgår att endast en begränsad del av planområdet är avsedd för bebyggelse för luftfartsändamål. Den övriga delen får inte bebyggas. Den planerade och ansökta verksamheten är förenlig med bestämmelserna i gällande plan.

Riksintressen

Flygplatsen är av Trafikverket utpekad som riksintresse för kommunikation enligt 3 kap. 8 § miljöbalken (se Trafikverkets beslut 2010-11-17, TRV 2010/139 90). Detta innebär att flygplatsen ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra utnyttjandet av flygplatsen. Själva riksintresseområdet för en flygplats utgörs av nuvarande och framtida flygplatsområden (terminaler, start- och landningsbanor etc.) och är ett geografiskt relativt begränsat område. Till riksintresset hör också influensområden för hinder, buller och elektromagnetisk störning. Influensområden är områden i flygplatsens närhet där uppförandet av hinder (som vindkraftverk och höga byggnader), bullerkänslig bebyggelse (som bostäder eller vårdinrättningar) och anläggningar som orsakar elektromagnetisk störning kan leda till begränsningar för flygplatsverksamheten.

I flygplatsens närhet finns även riksintressen för naturvård, friluftsliv, kulturmiljö och kommunikation (väg och järnväg).

Miljökonsekvensbeskrivning*Sammanfattning*

Swedavia har begränsad rådighet över flygbuller, utsläpp av koldioxid till luft från flygplan och användningen av avisnings- och halkbekämpningsmedel. Övriga konsekvenser genom påverkan på natur- och kulturmiljö, rekreation och friluftsliv, föroreningar i mark, kemikalieanvändning, avfall samt risker och beredskap, bedöms få liten betydelse för miljön och människors hälsa.

Utbredningen av flygbullernivån FBN 55 dB (A) för sökt verksamhet bedöms bli större än för nuvarande verksamhet och antalet exponerade personer ökar. Flygplanen bedöms dock ersättas med tystare flygplanstyper i sökt verksamhet jämfört med

nuvarande verksamhet. Trafiken nattetid ökar i sökt verksamhet jämfört med nuvarande verksamhet och nollalternativet, (vilket betyder att antalet personer som exponeras för flygbullernivån LNIGHT 50 dB (A) kommer att öka, dock inte i den utsträckning att hälsokonsekvenser av betydelse uppkommer. Utförda och pågående bullerisoleringsåtgärder bör dock i viss grad kunna reducera störningseffekten.

I huvudsak samma flygvägssystem och arbetssätt som i dag kommer även framgent att användas vid Malmö Airport. Flygplatsens närhet till Copenhagen Airport innebär att det finns få möjligheter att göra större förändringar av systemet. De justeringar som kan vara av betydelse för omgivningen är införandet av precisionsbaserad navigeringsteknik, samt ändrad SID vid start söderut, vilket kan innebära färre överflygningar över Häckeberga naturreservat samt Dalby och Lunds tätorter. Tillämpningen av flygvägarna är även tänkt att bidra till minskade utsläpp av koldioxid.

De huvudsakliga utsläppen till vatten från flygplatsområdet utgörs av glykol, halkbekämpningsmedel och metaller. En förbättrad dagvattenhantering i sökt verksamhet ska förhindra att belastningen av föroreningar i dagvattnet ökar i skadlig utsträckning. Den förbättrade hanteringen av glykolhaltigt dagvatten från avisning av flygplan kommer att leda till mindre utsläpp av syreförbrukande ämnen per flygplansrörelse vilket medför en minskad miljöbelastning jämfört med nollalternativet.

Flygplatsens verksamhet bedöms sammantaget inte förhindra att miljö kvalitetsnormen "god ekologisk status 2027" kan uppnås i Fjällfotasjön och Sege å. I sökt alternativ har en reningsanläggning för vatten från brandövningsplatsen installerats och denna tillsammans med ytterligare planerade åtgärder bedöms medföra att Svedavias belastning av perfluorerade ämnen (PFOS/PFOA) till reningsverket upphör. Med genomförda och planerade åtgärder vid brandövningsplatsen bedöms spridningen av PFOS till grundvatten upphöra.

Utsläppen till luft från LTO-cykeln, som avser landning och start av flygtrafik, ökar vid ansökt omfattning, jämfört med nuvarande verksamhet. Ökningen bedöms dock inte öka proportionellt med antalet rörelser eftersom framtida flygplan kommer att vara mer bränslesnåla. Utsläppen till luft från markbundna fordon minskar i det sökta alternativet jämfört med både nollalternativet och nuvarande verksamhet, med undantag av utsläpp av koldioxid som är lägst i nuvarande verksamhet. Utsläppen av kväveoxider, fossil koldioxid och svaveldioxid från den egna verksamheten har minskat märkbart de senaste åren till följd av tekniska åtgärder på flygplatsen. Verksamheten kommer inte att bidra till överskridande av några miljö kvalitetsnormer.

Lokaliseringsutredningen har visat att det i nuläget inte finns några realistiska alternativa lokaliseringar för vare sig flygplatsen som sådan eller hela eller delar av trafiken.

Slutsatsen av utförd miljökonsekvensbedömning är att den sökta flygtrafikvolymen vid Malmö Airport inrymmer verksamhet som kan ge upphov till betydande miljökonsekvenser men att skillnaderna mot den nu tillståndsgivna verksamheten är liten.

Bullerberäkning

Buller från flygtrafiken är en betydande miljöaspekt för Malmö Airport och den fråga som berör flest människor i närområdet. Bullerexponering för områden kring Malmö Airport har beräknats utifrån såväl nollalternativet, nuvarande verksamhet (avser basåret 2008) som den sökta verksamheten. Med hänsyn till att bullerberäkningarna i ansökan för nu gällande tillstånd gjordes med flygvägar utan spridnings-spår är den beräkningen inte jämförbar med dagens beräkningar. Detta då dagens beräkningar görs med hjälp av radarspår från verklig trafik. Nollalternativet är därför inte komplett som jämförelse, utan jämförelsen nedan avser skillnaden mellan nuvarande och sökt verksamhet.

Prognoserna indikerar en ökning av nattrafiken, i och med ökad tung fraktrafik nattetid, samt en liten ökning av chartertrafiken. Inrikestrafiken bedöms bli konstant. Allt i jämförelse med trafiksituationen under referensåret.

Miljömedicinsk undersökning

Swedavia har låtit få utfört en miljömedicinsk bedömning av verksamheten vid Malmö Airport. Utredningen har utförts av Gösta Bluhm, Med dr. och docent i miljömedicin vid Karolinska Institutet, och biläggs ansökan som bilaga 2.6 till miljökonsekvensbeskrivningen. I undersökningen jämförs verksamheten under basåret med sökt verksamhet. Undersökningen ger vid handen en viss ökning av störnings-frekvensen vid sökt verksamhet samt en i någon mån ökad andel sömnproblem. Skolor och vårdlokaler kommer att beröras i mindre omfattning. Någon risk för att situationen för berörd skolverksamhet ska försämrats bedöms inte föreligga. Däremot kommer antalet vårdlokaler som exponeras nattetid att öka något. Beträffande fysiologiska effekter relaterade till långtidsexponering för buller förväntas inte några allvarliga hjärt-/kärleffekter. Däremot kan det förekomma en mindre ökning av antalet hypertoni-fall (högt blodtryck).

Förinventering av bullerisoleringsbehov

Swedavia har låtit teknikkonsultföretaget Tyréns AB genomföra en översiktlig inventering av vilka hus som kan komma att behöva åtgärder. Inventeringen visar att 101 hus behöver åtgärdas. För drygt hälften av dessa gäller att det endast är enklare åtgärder som behöver vidtas, såsom byte av tätningsslistor, drevning och justering. För 40 hus kan tillräcklig dämpning erhållas av kompletteringsåtgärder såsom att inre rutan byts ut mot ett isolerpaket. För nio av husen är dämpbehovet så stort att fönstren behöver bytas i sin helhet. Av dessa fick två erbjudande om fönsterbyte

redan vid en tidigare inventering, men har inte satt i dessa. Kostnaden för åtgärderna beräknas totalt uppgå till ca sex till sju miljoner kronor.

Fågelliv och fågelhabitat

Det kan konstateras att ett större område runt flygplatsen blir bullerexponerat vid sökt verksamhet än vid nollalternativet. Fler fågelhabitat får således en ökad bullerexponering och vissa fågelarter och individer kan komma att påverkas negativt. Sannolikt kommer emellertid de mest känsliga arterna och individerna att välja andra flygvägar eller häck-/rastplatser än i de mest bullerexponerade områdena närmast flygplatsen. Så sker redan i dag.

Vägrafikbuller

Med den ansökta verksamheten berörs ytterligare tre fastigheter längs väg 813 och väg 816 av vägrafikbuller över riktvärdet för ekvivalent bullernivå jämfört med nollalternativet. I förhållande till nuvarande verksamhet rör det sig endast om en ytterligare fastighet. Denna fastighet är lokaliserad utmed väg 816.

Utsläpp till luft

Utsläpp till luft sker främst från flygverksamheten, från markbunden verksamhet inom Malmö Airport samt från marktransporter till och från flygplatsen. Delar av verksamheten bedrivs direkt av Swedavia och kan således även påverkas av Swedavia. De utsläpp som sker från denna verksamhet bedöms därför som direkta utsläpp. De utsläpp som härrör från andra verksamhetsutövarers utsläpp bedöms följaktligen som indirekta utsläpp över vilka Swedavia i allt väsentligt saknar direkt kontroll och begränsad möjlighet att påverka.

Utsläppen från flygtrafiken nära flygplatsen beräknas under en s.k. LTO- cykel (Landing and Take-Off Cycle), dvs. landning, taxning, tomgångskörning, start och stigning till 3 000 fot (ca 915 meter). De utsläpp till luft som sker under LTO-cykeln kan i viss mån påverkas av Swedavia. Så har också skett genom att Swedavia har infört differentierade startavgifter, där flygplan med mindre utsläpp erlagger en lägre avgift än de med större utsläpp. Utsläpp förekommer även vid motorprovningar, vilket oftast förekommer i samband med reparationsarbeten. Swedavia kan också påverka utsläpp till luft genom dragningen av in- och utflygningsvägarna till Malmö Airport. Sammanfattningsvis bedöms utsläppen under LTO-cykeln minska i förhållande till nollalternativet, främst till följd av utvecklingen av bättre motorer med mindre utsläpp.

Utsläpp från markbunden verksamhet vid Malmö Airport sker från fordon vilka vissa opereras av Swedavia medan andra sköts av andra aktörer. Fordonen används vid persontransporter och drivmedelstransporter inom flygplatsen, vid snöröjning, för räddningstjänsten m.m. Utsläpp till luft sker såväl direkt från fordonen som vid

bränslehanteringen, där en liten mängd bränsle avgår som avdunstning och spill. Utsläpp utgår även ifrån flygplatsens energiförsörjning (värme och el). Utsläppen av kväveoxider, fossil koldioxid och svaveldioxid har minskat de senaste åren till följd av de omfattande satsningar som Swedavia gjort avseende flygplatsens energiförsörjning, bl.a. övergång till biobränsle istället för oljeeldning samt uppförandet av en solvärmeanläggning. Genom flertalet vidtagna åtgärder mellan åren 2005 och 2011 har utsläppen av CO₂ från Swedavias verksamhet vid Malmö Airport reducerats med över 80 procent. Sammanfattningsvis bedöms utsläppen från den markbundna verksamheten vid flygplatsen minska, främst till följd av förbättringar inom energiförsörjningen men även som en följd av t.ex. bättre bilmotorer med mindre utsläpp och bättre tekniska anordningar vid drivmedelshanteringen.

Vad avser marktransporter till och från flygplatsen, vars utsläpp är indirekta och över vilka Swedavia saknar direkt möjlighet att styra, söker Swedavia påverka dessa genom att verka för att en utbyggnad kan ske av kollektivtrafiken till och från flygplatsen. De enligt nollalternativet beräknade utsläppen till luft från denna utsläppskälla är till följd av bristande underlag och källhänvisningar osäkra och svåra att jämföra med bedömda utsläpp vid sökt verksamhet. Utsläppen från nollalternativet bedöms vara underskattade vid jämförelse med nuvarande verksamhet och sökt verksamhet. Vid en jämförelse med nuvarande verksamhet vid flygplatsen bedöms utsläppen minska, med undantag från utsläppen av koldioxid som i viss mån ökar. Sammanfattningsvis bedöms den sökta verksamheten inte medföra att miljö kvalitetsnormerna för luft rörande kväveoxider, kolväten och kolmonoxid överskrids i området. Miljö kvalitetsnormerna för partiklar och kvävedioxid kommer inte att överskridas längs angränsande vägar. Normerna innehålls med god marginal. Spridnings- och depositionsberäkningar har genomförts av SMHI. Flygbranschen gör bedömningen att flygtrafiken kommer att öka sin andel utsläpp till luft i framtiden. Därför pågår ett intensivt forsknings- och utvecklingsarbete kring nya flygplansmotorer och förnybara drivmedel. I beräkningen av påverkan vid sökt verksamhet har det varit svårt att ta hänsyn till detta arbete varför de i miljökonsekvensbeskrivningen redovisade beräkningarna högst troligt är en överskattning av de framtida faktiska utsläppen.

Sammanställning av utsläppen till luft innefattande flygtrafik, markbunden verksamhet och marktransporter till och från flygplatsen (ton/år)

	Nollalternativ	Nuvarande verksamhet 2008	Sökt verksamhet
Koldioxid	43 091	26 114	46 700
Kväveoxider	130	92	163
Kolväten	45,4	17,7	23,3
Partiklar (PM10)	1,0	0,9	1,1
Svaveldioxid	Data saknas	11	11

Utsläpp till vatten

De huvudsakliga utsläppen till vatten från flygplatsområdet utgörs av glykol, halkbekämpningsmedel och metaller.

Dagvatten

Sammanfattningsvis bedöms den sökta verksamheten medföra en ökning av mängden dagvatten, i vart fall sett i förhållande till nuvarande verksamhet. Dagvattnet från hårdgjorda ytor inom Malmö Airport leds för olika ytor inom området via utsläppspunkterna V1 respektive V4 till Fjällfotasjön i Sege ås avrinningsområde respektive Björkesåkrasjön i Höje ås avrinningsområde. Swedavia har efter anmälan till länsstyrelsen fått godkännande för att ta i anspråk en ny dagvattenanläggning inkluderande bl.a. en ringkanal med biologisk rening enligt "aktiv slam" metoden. Denna kommer på ett bättre sätt att kunna ta omhand bl.a. glykol och organiskt material, inte minst vid höga vattentemperaturer. Denna hantering av dagvatten kommer på ett märkbart sätt att minska belastningen på nedströms recipienter.

Grundvatten

Utbyggnaden av flygplatsens verksamhet enligt ansökan bedöms medföra en minskning av föroreningsläckaget till grundvattnet. Utbyggnadsarbetet innebär att förorenad jord avlägsnas.

Spillvatten

Spillvatten kommer att lämnas till kommunala avloppsreningsverket i Svedala för omhändertagande.

PFOS i vatten

Genom att PFOS ingått i det släckskum som i enlighet med ICAO:s regelverk skulle användas vid brand och brandövningar, har det emitterats PFOS till grundvattnet vid Malmö Airport. PFOS har även spridits nedströms och har påträffats i Fjällfotasjön och Börringesjön. Det som i dag framför allt kan konstateras är en ansamling av PFOS i fisk i sjöarna, vilket har föranlett bl.a. utfärdande av fiskeförbud. Halterna är dock inte sådana att de påverkar möjligheten till bad och rekreation i övrigt.

Swedavia har anlagt en reningsanläggning för minskande av halterna av PFOS, vilken efter anmälan godkänts av länsstyrelsen. Den ansökta verksamheten kommer inte att ha betydelse för spridningen av PFOS eftersom brandsläckningsskum innehållande PFOS inte längre används. Vid ombyggnad av brandövningsplatsen kommer dock en del förorenad jord att grävas bort vilket kommer att minska risken för spridning till omgivningen.

Påverkan på vattensystem

Flygplatsverksamhetens påverkan på naturmiljön har undersökts och beskrivits av Calluna AB. Såväl undersökningen som beskrivningen har gjorts utifrån tre aspekter; nuvarande verksamhet, sökt verksamhet och nollalternativet (nuvarande

tillstånd). Redovisningen nedan kommer att fokusera på skillnaden mellan sökt verksamhet och nollalternativet.

Sammantaget kommer mängden dagvatten i sökt verksamhet att öka med ca 50 procent jämfört med nollalternativet. Med i framtiden förbättrade rutiner, tekniker och kemikalier kommer emellertid negativa konsekvenser på vattenlivet, ökningen till trots, att bli mindre vid en jämförelse med nollalternativet.

Sege å system

Med sökt verksamhet beräknas bl.a. utsläppen av kväve och syretärande material att bli mindre än för nollalternativet, något som är positivt för vattenlivet. Även med sökt verksamhet förekommer emellertid risken för algblomning i Fjällfotasjön, dock i mindre grad än med verksamhet enligt nollalternativet. Bottenfaunan kommer med den sökta verksamheten vidare troligen alltjämt att vara påverkad av syretärande material, dock i mindre omfattning än enligt nollalternativet.

Höje å system

Björkesåkrasjöns vatten kommer i huvudsak från jordbruks- och skogsmark, varför flygplatsverksamhetens påverkan inte bedöms som betydande. Huvudflödet i Höje å påverkas av flygplatsen ned till Häckebergasjön och därefter inte. Flygplatsens allmänna miljöpåverkan i Höje å system bedöms sammantaget som liten med hänsyn till bakgrundshalter och utspädning.

Småvatten runt flygplatsen

Den ansökta verksamheten innebär att terminalområdet byggs ut samt att andelen hårdgjorda ytor ökar. Detta innebär att ett antal befintliga småvatten kan försvinna. Dock kan de förbättringar som sker vid dagvattenhanteringen förväntas medföra en förbättring av situationen i kvarvarande småvatten.

Kemikalier

En del förändringar har skett över tid med avseende på användning av olika produkter. Det sökta alternativet innebär en ökad kemikalieförbrukning jämfört med nuvarande verksamhet ungefär proportionellt med ökat antal flygrörelser, antal passage-rare eller halkbekämpade ytor. På flygplatsen hanteras kemikalier med särskilda risker, exempelvis flygbränsle, olika typer av glykolblandningar samt halkbekämpningsmedel. Dessa är förknippade med olika typer av risker och hanteras, genom olika åtgärder, med stor försiktighet och med dessa försiktighetsmått bedöms kemikaliehanteringen inte medföra några olägenheter för människors hälsa eller miljön.

Tabell 11 i sökandens komplettering avseende utsläppsmängder halkbekämpning

Rad		Mängd Gällande tillstånd	Mängd Sökt verksamhet	Enhet
1	Antagen förbrukning av propylenglykol	200	200	m ³
2a	Antagen förbrukning av urea	14,4	18	ton
2b	Motsvarar i biokemisk syreförbrukning (BOD5)	30,2	37,8	ton
3a	Antagen förbrukning av kaliumacetat	44,4	0	m ³
3b	Motsvarar i biokemisk syreförbrukning (BOD5)	8,0	0	ton
4a	Antagen förbrukning av kaliumformiat	0	55	m ³
4b	Motsvarar i biokemisk syreförbrukning (BOD5)	0	2,2	ton
5a	Antaget utsläpp av propylenglykol (15 resp 7,5 % av använd mängd)	30	14	ton
5b	Motsvarar i biokemisk syreförbrukning (BOD5)	30	14	ton
6a	Beräknat utsläpp av BOD7 från halkbekämpning			
6b	Antaget 25 % av använd mängd (2b+3b alternativt 2b+4b)	10	10	ton
7	Beräknat utsläpp av BOD7 (5b+6b)	40	24	ton

Avfallshantering

Avfallet som uppkommer på flygplatsområdet kommer från Swedavias verksamhet och från hyresgästers verksamhet. Rutiner och instruktioner för hantering av avfall och farligt avfall finns i Malmö Airports miljöledningssystem samt regleras genom avtal mellan Swedavia och hyresgästerna. Hanteringen av avfallet sköts till fullo av Swedavia och hyresgästerna lämnar sitt avfall vid olika uppsamlingspunkter. Avfallsmottagare är därefter SYSAV. De miljöstationer som har uppförts på området har bl.a. medfört att en högre sorteringsgrad har uppnåtts för samtliga avfallsfraktioner, transportererna inom samt till och från flygplatsområdet har minskat, samt att hanteringen av farligt avfall har förbättrats. Mängden avfall bedöms vara densamma i sökt alternativ som i nollalternativet. Jämfört med nollalternativet bedöms avfallshanteringen emellertid som bättre, främst på grund av en högre sorteringsgrad och då större andel material numera kan återvinnas.

YTTRANDEN OCH SÖKANDENS BEMÖTANDE

Naturvårdsverket, Havs- och vattenmyndigheten och Myndigheten för samhällsskydd och beredskap har avstått från att yttra sig i ärendet.

Länsstyrelsen i Skåne län tillstyrker att bolaget erhåller tillstånd enligt 9 kap miljöbalken för Infrastruktur (63.30) på Malmö Airport.

Länsstyrelsen tillstyrker att tillståndet omfattar linjefart, fraktflyg, allmänflyg, charter och helikoptertrafik om högst 55 000 flygrörelser per år, varav högst 35 000 tunga flygplan, skolflygverksamhet om högst 6 000 flygrörelser, varav högst 1 500 tunga flygplan samt markbunden verksamhet. Nattetid, d v s kl. 22.00-06.00, får antalet flygrörelser uppgå till högst 2 200 per år.

Sökanden anför bl.a. följande. Swedavia vill inledningsvis påpeka att bolagets yrkande omfattar 77 000 flygrörelser per år, vilket är samma antal flygrörelser som bolagets nuvarande tillstånd för flygplatsverksamheten vid Malmö Airport omfattar. Länsstyrelsen har under samrådsförandet inte framfört några krav på en begränsning av antalet flygrörelser, varken det totala antalet flygrörelser eller flygrörelser nattetid. Swedavias yrkande är baserat på det behov som Swedavia anser föreligger. Swedavia vill framhålla att den prövning som nu ska göras ska utgå ifrån miljöbalkens regelverk, inte utifrån ett kommersiellt behovsperspektiv. Mark- och miljööverdomstolen har klargjort detta i flera fall under den senaste tiden, bland annat i det så kallade Norvikmålet (MOD 2010:53). Domstolen angav där att någon behovsprövning eller företagsekonomisk bedömning av den föreslagna verksamheten inte ska göras. I ett senare rättsfall (mål nr M 4359-11, daterad 2011-12-21) upprepade Mark- och miljööverdomstolen sitt ställningstagande från Norvikmålet och anförde att ”prövningen enligt miljöbalken ska vara konkurrensneutral och att någon behovsprövning eller företagsekonomisk bedömning av den sökta verksamheten normalt inte ska ske. De huvudsakliga ramarna för prövningen ges av reglerna i 1 kap., av de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap. och av reglerna om hushållning med mark och vatten i 3 och 4 kap. MB”. Vid tillståndsprövningen är således Swedavias affärsmässiga överväganden vad gäller behovet av antalet rörelser inte föremål för prövning.

Swedavia motsätter sig en begränsning av nattrafiken till 2 200 rörelser per år. År 2012 förekom cirka 6 000 flygrörelser nattetid (kl. 22-06) vid Malmö Airport. Den i målet inlämnade miljökonsekvensbeskrivningen tar höjd för cirka 9 500 flygrörelser nattetid, varför det således redan finns en begränsning i ansökan. För det fall nattrafiken skulle öka utöver detta antal, stämmer inte längre miljökonsekvenserna med vad Swedavia har uppgett i målet och därmed med det allmänna villkoret. Länsstyrelsens förslag att begränsa antalet flygrörelser nattetid till 2 200 flygrörelser per år skulle exempelvis innebära att bullerutbredningen för FBN (dygnsvägd ekvivalent ljudnivå) skulle minska med mindre än 1 dB (A) jämfört med nuläget för det fall trafiken skalades ned proportionellt och att 8 000 rörelser förlades kvällstid och resterande dagtid. Om restriktionen skulle bli verklighet, kan det dock antas att flygplanstyperna som trafikerar flygplatsen skulle förändras och att större, och därmed mer bullriga, flygplanstyper skulle trafikera flygplatsen. Restriktionen skulle således medföra en begränsad miljönytta. Swedavia saknar vidare motiv från läns-

styrelsens sida varför en nattrestriktion behövs och varför just 2 200 rörelser skulle vara godtagbart. Swedavia mottar cirka 10-20 klagomål/synpunkter årligen, vilket måste beaktas som ett litet antal klagomål i sammanhanget. En nattrestriktion skulle påverka såväl flygplatsen som regionen mycket negativt. Fraktflyget består till stor del av postflyg som är tidsstyrda till att flyga nattetid av logistiska skäl. Bara postens verksamhet renderade cirka 2 000 flygrörelser år 2012. Enligt Swedavias bedömning är det inte heller nödvändigt att begränsa nattrafiken i tillståndsmeningen. En begränsning finns redan i och med det allmänna villkoret och genom att miljökonsekvensbeskrivningen utgår från ett antal nattrörelser vid redovisningen och bedömningen av miljökonsekvenserna för verksamheten.

Länsstyrelsen avstyrker tillstånd för militärt flyg utöver incidentberedskap.

Sökanden anför bl.a. följande. Militära flygrörelser förekommer på flygplatsen i mycket begränsad omfattning, cirka 100 rörelser per år. Av dessa utgörs huvuddelen av statsflyget (t.ex. kungafamiljen och regeringen) samt militära transportflyg i samband med nationella övningar- och internationella insatser. Militära jetflygplan, t.ex. JAS39 Gripen, förekommer någon enstaka gång men flygplatsen används normalt inte för start och landning med militära jetflygplan. Ett förbud skulle innebära att stats- och regeringsflyget, som är definierat som militärt flyg, inte skulle kunna landa på flygplatsen utan istället vara hänvisat till andra flygplatser i regionen.

Länsstyrelsen tillstyrker utbyggnad av ny fraktkterminal med hangarer, fraktplatta, fraktområde, taxibanor, kontor, brandövningsplats och parkeringsplats enligt skraf-fering "Utvecklingsområde fram till år 2025" i figur 4.1 i Teknisk beskrivning del 1, under förutsättning att villkor föreskrivs om anmälan och avhjälpandeåtgärder (se nedan).

Länsstyrelsen tillstyrker etablering av fyra nya SID och justering av SID bana 17.

Länsstyrelsen avstyrker bolagets förslag till villkor 1. Länsstyrelsen yrkar att villkoret ges följande lydelse:

"Verksamheten — inbegripet flygplanstyper, flygvägar, start- och landningsförfarande, trafikering under dygnet — ska bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad bolaget har uppgett eller åtagit sig i ärendet, såvida inte annat framgår av detta beslut. Trafikledningen ska med hänsyn tagen tillflygsäkerheten, ske på ett sådant sätt att bullerstörningar undviks i största möjliga utsträckning." Länsstyrelsen tillstyrker bolagets förslag till villkor 2 om flygvägar.

Sökanden anför bl.a. följande. Swedavia motsätter sig länsstyrelsens villkorsförslag och vidhåller bolagets egna villkorsförslag 1 och 2. Swedavia har inte rättslig och faktisk rådighet över vilka flygplanstyper som använder sig av flygplatsen. Flygbolagen har rätt till tillträde till flygplatsen med flygplanstyper som är godkända inom EU. Marknadstillträdet till flyglinjer regleras i Europaparlamentets och

rådets förordning (EG) nr 1008/2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen. Grundtanken i förordningen är bl.a. att EU-lufttrafikföretag fritt ska kunna utöva trafikrättigheter på flyglinjer inom unionen. Att begränsa vilka flygplanstyper som får trafikera flygplatsen i det allmänna villkoret skulle - förutom att flygplatsen inte har någon faktisk och rättslig möjlighet att efterkomma villkoret - också leda till en ohållbar situation för flygplatsen. Flygplanstyperna som förekommer vid flygplatsen varierar kraftigt över tid. För det fall ett flygbolag som i dag inte trafikerar Malmö Air port vill etablera sig på flygplatsen skulle detta innebära att det inte vore möjligt om flygbolaget har en annorlunda flygplansflotta än de flygbolag som i dag trafikerar flygplatsen. Det skulle vidare innebära att när nya flygplanstyper tas i reguljär drift som bullrar mindre och som har lägre utsläpp till luft än dagens flygplans flotta så kan dessa inte trafikera flygplatsen. En sådan begränsning kan inte anses stå i överensstämmelse med miljöbalkens mål och syfte. Vad gäller länsstyrelsens förslag till allmänt villkor i övrigt anser Swedavia att bolagets föreslagna allmänna villkor, tillsammans med bolagets föreslagna villkor nr 2, är tillräckligt. Genom dessa villkor är Swedavia redan bundet till att bedriva verksamheten i huvudsak såsom den har beskrivits i ansökan och med de antaganden om t.ex. fördelning över dygnet som har gjorts i miljökonsekvensbeskrivningen. Vad slutligen gäller den sista meningen i länsstyrelsens förslag, delar Swedavia inte länsstyrelsens uppfattning att trafikledning med hänsyn till flygsäkerheten alltid ska ske på sådant sätt att bullerstörningar undviks i största möjliga utsträckning. Enligt Swedavias uppfattning bör även utsläpp till luft beaktas när bullernivån på marken understiger riksdagens riktvärde om 70 dB(A), se vidare avsnitt 5.2.1 i ansökan. Meningen bör därför inte finnas med i det allmänna villkoret.

Länsstyrelsen avstyrker bolagets förslag till villkor 3 om IFR-trafik. Länsstyrelsen yrkar att villkoret ges följande lydelse:

"Avgående IFR-trafik får lämna SID när de alstrar en bullernivå på marken som understiger maximal ljudnivå 65 dB(A) enligt vid var tid fastställd bullerberäkningsmetod för närvarande angiven i ECAC Doc 29, 3rd edition, med tillämpningar enligt överenskommelse mellan Boverket, Naturvårdsverket, Socialstyrelsen, Trafikverket och Transportstyrelsen)."

Sökanden anför bl.a. följande. Swedavia vidhåller sitt villkorsförslag. Swedavia noterar inledningsvis att länsstyrelsen inte har något att erinra mot själva principen att flygplan ska få lämna SID vid en viss bullernivå på marken istället för vid en viss höjd. Enligt Swedavias mening finns inte skäl att frångå riksdagens riktvärde om beräknad maximal ljudnivå 70 dB (A). I princip gör sig samma resonemang gällande om flygplanen skulle följa SID till 65 dB (A) som 60 dB (A) istället för till 70 dB (A), dvs. det skulle få konsekvenser för såväl flygplatsens kapacitet, utsläpp till luft, intilliggande kommuners bebyggelseplanering som ekonomin för enskilda flygbolag. Att följa SID till 65 dB (A) istället för till 70 dB(A) skulle också riskera att öka överflygningarna av närliggande tätorter. Fler flygplan skulle riskera att t.ex. passera över Svedala, Beddingstrand och Smygehamn, eftersom flygplanen i så-

dant fall måste följa SID längre än i dag. Även om flygplanen får lämna SID vid en maximal ljudnivå om 70 dB (A) på marken måste även en höjdangivelse finnas i villkoret som ett alternativ för det fall flygtrafikledningen inte känner till den specifika flygplanstypens bullerprestanda eller av annan anledning inte kan säkerställa att flygplanet har slutat att bullra 70 dB (A) vid marken. Vid 2 000 meter MSL (Mean Sea Level) — som Swedavia har föreslagit som lämplig höjd - har i princip alla i dag förekommande flygplanstyper slutat att bullra 70 dB (A) vid marken, även MD80-serien. Det kan noteras att flygplanen enligt dagens tillstånd följer SID till 5 000 fot (cirka 1 500 meter MSL).

Länsstyrelsen yrkar på att mark- och miljödomstolen inom ramen för prövningen ska bestämma den närmare indelningen av flygplanstyper i klasser i syfte att bestämma när respektive flygplanstyp får avvika från SID. Flygtrafikledningen kan inte hantera varje enskild flygplanstyps bullerprestanda. För att Swedavia ska kunna säkerställa att villkoret inte överskrids är tanken att flygplansflottan istället delas in i ett för flygtrafikledningen hanterbart antal klasser (cirka fem stycken). Inom varje klass kommer sedan den mest bullrande flygplanstypen att vara normerande för när flygplan som hör till den specifika klassen får lämna SID.

Länsstyrelsen tillstyrker bolagets förslag till villkor 4 och 5 om lågfartstrafik och visuella inflygningar.

Länsstyrelsen avstyrker bolagets förslag till villkor 6 om flygvägar. Länsstyrelsen yrkar att villkoret ges följande lydelse:

"Andra in- och utflygningsvägar får tillämpas enligt följande:

- * När piloten och/eller flygtrafikledningen bedömer att flygsäkerheten föranleder det,
- * i samband med ambulanstransport samt
- * vid Försvarmaktens användning av flygplatsen vid incidentberedskap.

Sådana händelser ska loggas och rapporteras till tillsynsmyndigheten samt redovisas i den årliga miljörapporten för verksamheten."

Sökanden anför bl.a. följande. Swedavia vidhåller sitt villkorsförslag. Med undantaget för "andra luftrumshintressenter" avses t.ex. Försvarmaktens militärövningar vid Revingehed, mät- och kontrollflygningar, fotoflyg och inspektionsflygningar (t.ex. för kraftledningar) som tillfälligt kan begränsa den ordinarie trafiken. Vid banarbeten behöver flygplatsen kunna använda sig av tillfälliga procedurer för att banarbetena ska kunna genomföras. I annat fall finns det ingen möjlighet att vidta banarbeten utan att flygplatsen i värsta fall måste stänga. "Andra jämförbara situationer" kan t.ex. vara införande av ny teknik som kräver ett annat förfarande vid "intrimning" av systemet. Swedavia redovisar och följer upp flygvägarna kvartalsvis till Länsstyrelsen redan i dag och föreslår därför att kvartalsrapporten kompletteras med dessa avvikelser och att ingen ytterligare rapportering ska krävas.

Länsstyrelsen avstyrker bolagets förslag till villkor 7 om landningsövningar. Länsstyrelsen yrkar att villkoret ges följande lydelse:

"Start- och landningsövningar och upprepade instrumentinflygningar får inte ske under tiden kl 22.00-06.00. Nämnade flygningar får inte ske Nyårsdagen, Trettondagen, Långfredagen — Annandag påsk, Valborgsmässoafton — 1 :a maj, Kristihimmelfärdsdagen, Pingstafton — Pingstdagen, Nationaldagen, Midsommarafton — Midsommardagen, Alla Helgons Dag, Julafton — Annandag Jul och Nyårsafton."

Sökanden godtar länsstyrelsens förslag att Valborgsmässoafton — 1 maj samt Kristihimmelfärdsdagen inkluderas i villkoret. Påpekas kan dock att Valborgsmässoafton är en vanlig arbetsdag de år Valborgsmässoafton infaller på en vardag.

Länsstyrelsen avstyrker bolagets förslag till villkor 8 om bullerskyddsåtgärder.

Länsstyrelsen yrkar att villkoret ges följande lydelse:

"Bolaget ska genomföra bullerbegränsande åtgärder i bostadsrum, såväl permanentbostäder som fritidshus, samt i lokaler i skol- och vårdbyggnader vilka varaktigt exponeras förflygbullernivå (FBN) utomhus överstigande 60 dB(A) (beräknad ljudnivå) eller maximalt nivåbuller överstigande 70 dB(A) (beräknad ljudnivå) utomhus tre gånger eller fler per natt kl 22.00-06.00 under 150 eller fler nätter per år.

Målet för åtgärderna ska vara att den ekvivalenta ljudnivån inomhus inte överstiger 30 dB(A) (beräknad ljudnivå) per årsmedeldygn och att den maximala ljudnivån inomhus nattetid inte överstiger 45 dB(A) (beräknad ljudnivå) från den tredje högsta flygbullerhändelsen som inträffar per natt under 150 eller fler nätter per år.

Åtaganden om bullerbegränsande åtgärder behöver inte vidtas i byggnader som ligger innanför de gränskurvor för bullerskydd som varit föremål för denna prövning då dessa har uppförts efter det att denna dom har vunnit laga kraft. Åtgärder behöver inte vidtas i lokaler i skol- och vårdbyggnader som utsätts för den angivna bullernivån nattetid om de inte används för ändamålet nattetid.

För beräkning av de i första och andra stycke i detta villkor angivna ljudnivåerna ska den beräkningsmodell användas som tas fram gemensamt av Boverket, Naturvårdsverket, Socialstyrelsen, Trafikverket och Transportstyrelsen. Intill dess att denna beräkningsmodell föreligger ska de teoretiska beräkningarna av flygbuller göras med verktyget INM 6.1 eller verktyg baserat på den europeiskt godkända bullerberäkningsmetoden ECAC Doc 29, 3rd edition, eller senare uppdatering av denna metod.

Teoretiska beräkningsunderlag för de förekommande flygplanstyperna ska användas vid bestämning av vilka bostäder och lokaler som ska bli föremål för åtgärder. Åtgärderna ska genomföras i samråd med fastighetsägaren. Vid meningsskiljaktighet mellan bolaget och fastighetsägaren ska detta avgöras av tillsynsmyndigheten genom beslut som kan överklagas. Åtgärderna ska vara vidtagna senast två år från lagakraftvunnen dom för vid denna tidpunkt befintliga byggnader. Där efter ska åtgärder vara utförda senast ett år från det att en byggnad för första gången expone-

ras för buller enligt första eller andra stycket ovan. Tillsynsmyndigheten får vid behov ge bolaget anstånd från angiven tidsram för genomförandet av åtgärder. Bolaget ska årligen inge ett förslag till åtgärdsplan till tillsynsmyndigheten med förslag avseende åtgärdernas utformning och dimensionering."

Sökanden anför bl.a. följande. Swedavia vidhåller sitt villkorsförslag som är baserat på gällande praxis för bullerisoleringsvillkor samt på de riktvärden som framgår av regeringens infrastrukturproposition (prop. 1996/97:53) och som har fastslagits i efterföljande propositioner 2008/09:35 "Framtidens transporter och resor — infrastruktur för hållbar tillväxt" och 2012/13:25 "Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem". Konsekvensen av länsstyrelsens två första stycken är att om en byggnad enbart omfattas av nattkurvan för 70 dB (A) eller enbart av FBN-kurvan så ska Swedavia ändå isolera ner till bägge målvärdena. Detta kan enligt Swedavias uppfattning inte vara rimligt. Bullerskyddsvillkoret bör ha samma storhet i ljudnivå utomhus som inomhus vid bestämning av isoleringsåtgärder såsom Swedavia har föreslagit i sitt villkorsförslag. Swedavia noterar också att länsstyrelsens villkorsförslag inte innehåller någon rimlighetsbedömning. Det är praxis att bullerskyddsvillkor innehåller en rimlighetsbedömning. Bakgrunden till detta är att det ibland går att nå mycket nära målvärdet med vissa åtgärder men för att nå ner ytterligare 1-2 dB(A) och därmed hamna under målvärdet kan det krävas mycket omfattande och kostsamma åtgärder i form av såväl vägg- och takåtgärder. En rimlighetsavvägning måste därför vara möjlig att företa i det enskilda fallet. Länsstyrelsen synes vidare vara av den uppfattningen att Swedavia ska bullerisolera för full produktion omedelbart. Det är enligt Swedavias uppfattning viktigt att krav på vidtagande av bullerisoleringsåtgärder ställs först när en byggnad berörs, vilket också är i enlighet med gällande praxis. Flygplansflottan blir allt tystare och ny teknik möjliggör ett mer avancerat, och precist sätt att hantera trafiken, varför det inte är självklart att en byggnad som i dag förväntas bli berörd vid fullt utnyttjat tillstånd också blir berörd i en framtid. Det kan också förväntas att vissa byggnader först berörs i slutet av prognosperioden och då kan åtgärder som vidtogs när tillståndet lämnades vara så gamla att de behöver vidtas på nytt.

Länsstyrelsen yrkar på följande nya villkor rörande buller:

"Under tiden kl 22.00-07.00 får motorreversering endast ske om det krävs av säkerhetsskäl. Sådana händelser ska loggas och rapporteras till tillsynsmyndigheten samt redovisas i den årliga miljörapporten för verksamheten."

Sökanden motsätter sig länsstyrelsens villkorsförslag. Bullerbidraget från motorreversering är medtaget för relevanta flygplanstyper i de bullerkurvor som visas i ansökan i de fall reversering ingår som standardprocedur i beräkningsverktyget INM för en flygplanstyp. Länsstyrelsen motiverar sitt villkorsförslag utifrån de bullerstörningar som uppkommer, utan att närmare precisera vad som avses. Swedavia ifrågasätter behovet av ett förbud mot motorreversering nattetid, eftersom det inte finns några bostadshus i närheten av rullbanan. Flygplatsen har inte heller mottagit

några klagomål från grannar med anledning av motorreversering. Vidare finns det redan ett förbud i flygplatsens AIP mot motorreversering nattetid. Enligt AIP tillåts mellan kl. 21.00-06.00 (20.00-05.00) endast tomgångsreversering. För det fall domstolen skulle finna att ett särskilt villkor om motorreversering är nödvändigt måste det av säkerhetsskäl finnas möjlighet att genomföra tomgångsreversering. Swedavia vill slutligen påpeka att den gängse nattdefinitionen i praxis är kl. 22.00 - 06.00 och inte 22.00 - 07.00 som länsstyrelsen anger i sitt villkorsförslag (se t.ex. MÖD 2005:70 angående Arvidsjaur flygplats där nattdefinitionen diskuterades).

"Provkörning av flygmotorer i samband med underhåll får endast ske kl 07.00-22.00 i samband med förestående start."

Sökanden motsätter sig länsstyrelsens villkorsförslag. Ett villkor som begränsar tidpunkten för när provkörningar får förekomma skulle få stor ekonomisk betydelse för flygplatsen, eftersom en del av det gängse underhållet sker nattetid för flera av flygplatsens största kunder. Det finns heller inget behov av ett sådant särskilt villkor vid Malmö Airport, eftersom det inte finns några bostadshus i närheten av de hangarer där verksamheten bedrivs. Närmaste bostadshus ligger cirka 1,5 km från devieringsplattan där motorkörningen äger rum. Flygplatsen har inte heller mottagit några klagomål från grannar rörande underhållsverksamheten nattetid.

"Starter med MD80/82/83-planfår ej förekomma kl 22.00-07.00."

Sökanden motsätter sig länsstyrelsens villkorsförslag. Swedavia saknar rättslig och faktisk rådighet över vilka flygplanstyper som använder sig av flygplatsen. Flygbolagen har rätt till tillträde till flygplatsen med flygplanstyper som är godkända inom EU. Det är därför inte möjligt att föreskriva ett villkor som förbjuder en specifik flygplanstyp att använda sig av flygplatsen. I sammanhanget kan dock poängteras att MD80-serien i dag inte är särskilt vanligt förekommande på flygplatsen och att SAS för närvarande fasar ut flygplanstypen. Nattetid (kl. 22-06) förekom 28 starter under år 2010, 32 starter under år 2011 och 2 starter under år 2012 med MD80-serien. Under första kvartalet år 2013 har inga flygrörelser förekommit nattetid med MD 80 serien.

"Bullerbegränsande åtgärder ska vidtas vid de bostadshus, utmed väg 813 och 816, som utsätts för trafikbuller med maximala ljudnivåer överstigande 70 dB(A) (beräknad ljudnivå). Målet med åtgärderna ska vara att den ekvivalenta ljudnivån inomhus inte överstiger 30 dB(A) (beräknad ljudnivå) och att den maximala ljudnivån inomhus inte överstiger 45 dB(A) (beräknad ljudnivå)."

Sökanden motsätter sig länsstyrelsens villkorsförslag. Transporter till och från en miljöfarlig verksamhet kan utgöra så kallade följd företag enligt 16 kap. 7 § miljöbalken. Högsta domstolen behandlade i NJA 2004 s, 421 angående Stora Enso Hylte AB, frågan om i vilken utsträckning som transporter till och från en miljöfarlig verksamhet ska beaktas vid prövningen. Högsta domstolen uttalade bland annat

att "Vid tillståndsprovning och fastställande av villkor för en miljöfarlig verksamhet kan en rimlig avgränsning vara att kräva av den som sökt tillstånd att denne redovisar miljökonsekvenser av transporter till och från en anläggning i anläggningens närområde. Det är däremot inte rimligt att kräva att den som har ansökt om tillstånd till miljöfarlig verksamhet i tillståndsärendet skall redovisa och ansvara för miljökonsekvenserna för långväga transporter när dessa rör sig på stort avstånd från anläggningarna i fråga och där endast utgör en liten del av den totala trafiken och olägenheterna från denna." Mark- och miljööverdomstolen har i ett flertal fall prövat frågor om villkor för transporter mot bakgrund av Högsta domstolens dom i NJA 2004 s. 421. I MÖD 2005:52 angående Wargöns Bruk uttalade Miljööverdomstolen bland annat följande. "Miljööverdomstolen har i detta och andra mål diskuterat tolkningen av begreppet närområde som anges i ovan nämnda dom av Högsta domstolen och hur detta skall avgränsas på lämpligt sätt vid redovisningen. En utgångspunkt för Miljööverdomstolen har då varit vilken typ av miljöpåverkan som transporterna kan ge upphov till. För buller t.ex. bör närområdet kunna begränsas till det område som störs av buller från anläggningen och detta område kan lätt bestämmas genom bullermätningar eller bullerberäkningar." Med hänsyn till ovanstående anser Swedavia att det inte finns rättsligt stöd för att ålägga bolaget att vidta bullerbegränsande åtgärder i de bostadshus som finns utmed väg 813 och 816. Sådana krav ska, om de kan anses nödvändiga, dessutom riktas mot väghållaren.

Länsstyrelsen tillstyrker bolagets förslag till villkor 9 om avisning.

Länsstyrelsen avstyrker bolagets förslag till villkor 10 om kemikaliehantering.

Länsstyrelsen yrkar att villkoret ges följande lydelse:

"Kemiska produkter och farligt avfall ska hanteras så att spill och läckage inte kan nå avloppsledning eller omgivningen. Förvaringen ska ske på yta som är ogenomsläpplig för de aktuella ämnena, försedd med invallning eller annan konstruktion till skydd mot utsläpp samt i övrigt utformad så att regnvatten inte ansamlas. Uppsamlingsvolymen inom respektive yta ska minst motsvara den största behållarens volym plus 10 % av övriga behållares volym. Tankar och cisterner ska vara försedda med överfyllnadsskydd. Absorptionsmedel ska finnas lättillgängligt vid förvaringsplatsen. "

Sökanden motsätter sig länsstyrelsens villkorsförslag och vidhåller sitt förslag till villkor 10. Swedavias förslag till villkor speglar praxis samt säkerställer ett fullgott skydd mot risker som kan uppstå i samband med t.ex. ett läckage. Till tydliggörande ska nämnas att nuvarande förvaring sker på ett sätt som innebär att regnvatten inte kan ansamlas. Nuvarande invallningskonstruktion är försedd med anordning för uttappning av regnvatten efter genomfört lukt- och känseltest i syfte att säkerställa att regnvattnet inte kontamineras i invallningen. Länsstyrelsen vill även att tankar och cisterner ska vara försedda med överfyllnadsskydd. Sådana skydd finns redan i dag. Swedavia avser att bibehålla dessa, varför en förpliktelse därom i ett villkor förefaller onödig.

Länsstyrelsen tillstyrker bolagets förslag till villkor 11 angående halkbekämpning.

Länsstyrelsen yrkar på följande nya villkor:

"Bolaget ska i samarbete med OK/Q8 tillse att passagerare och taxibolag som angör Malmö Airport, inom en tid av två år efter lagakraft vunnen dom, erbjuds möjlighet att tanka biogas i anslutning till flygplatsen."

Sökanden motsätter sig länsstyrelsens villkorsförslag. En grundförutsättning för att villkor ska kunna föreskrivas är att tillståndshavaren har rättsliga och faktiska förutsättningar att klara de krav som villkoret innebär, se t.ex. Högsta domstolens bedömning i NJA 2004 s. 421 (Stora Enso), NJA 2006 s. 310 (Akzo Nobel Surface Chemistry AB), MÖD 2009:2 (Kalmar Industries AB), MÖD 2009:9 (Växjö Energi AB) samt MÖD 2009:46 (Göteborg Landvetter Airport). OK/Q8:s drivmedelsanläggning i anslutning till landside omfattas inte av Swedavias ansökan. Swedavia har inte heller någon faktisk och rättslig rådighet över den verksamhet som OK/Q8 bedriver på landside. OK/Q8 gör egna affärsmässiga bedömningar av vilka bränsletyper som ska erbjudas och Swedavia kan inte framtvunga ett samarbete med OK/Q8 på sätt som länsstyrelsen föreslår. Ett utpekande av ett drivmedelsbolag på sätt länsstyrelsen föreslår väcker även betänkligheter ur konkurrens- och marknads-hänseende.

Länsstyrelsen tillstyrker bolagets förslag till villkor 12 om utsläpp till vatten.

Länsstyrelsen yrkar på följande nya villkor:

"Bolaget ska undersöka möjligheterna att ytterligare minska utsläppen av förorenande ämnen från ban- och flygplansavvisning genom att anlägga en våtmark innan utsläpp till Fjällfotasjön, Häckebergasjön och grundvatten samt lämna förslag på de kompletterande reningsåtgärder som erfordras avseende bolagets utsläpp av förorenande ämnen med dagvattnen. Utredningen ska redovisas till tillsynsmyndigheten senast fyra år efter lagakraftvunnen dom."

"Diken för utgående dagvatten bör förses med anordning för avstängning och egenkontroll av utgående vatten."

Sökanden motsätter sig länsstyrelsens förslag till nytt villkor. Detta särskilt med hänsyn till att våtmarker i anslutning till flygplatser är en dålig kombination, då våtmarker drar till sig fåglar vilket kan utgöra en risk för flygsäkerheten. Provtagningspunkter för egenkontroll av utgående dagvatten finns och används (V1, V3, V4, V7 och V8). Separat provtagningspunkt för dräneringsvatten saknas för närvarande. **Swedavia föreslår följande nya utredningsvillkor**, (se yrkanden)

"Swedavia ska undersöka möjligheterna att ytterligare minska utsläppen av förorenande ämnen från ban- och flygplansavvisning före utsläpp till Fjällfotasjön och Häckebergasjön, samt lämna förslag på de eventuella kompletterande reningsåtgärder som kan vara påkallade avseende Swedavias utsläpp av förorenande ämnen med

dagvatten. Utredningen ska redovisas till tillsynsmyndigheten senast fyra år efter lagakraftvunnen dom."

Kontroll av grundvatten sker varje kvartal vid tankstationen och fraktkterminalen. Kontrollen visar att det inte förekommer grundvattenförorening som kan härledas till förekommande verksamhet. Vid brandövningsplatsen har åtgärder vidtagits för att förhindra spridning av förorening som uppkommit till följd av tidigare övningsverksamhet. Framtagning av ett kontrollprogram för såväl reningsanläggning som grundvatten pågår. Rullbanan och terminalområdet är försett med ett dubbelt system av dräneringsledningar som samlar vatten som infiltrerat i gräsmarkerna runt om. Grundvattenmagasinet utgör således inte recipient för dagvatten som kan vara påverkat av haltbekämpning på rullbanan eller flygplansavisning. Swedavia anser därför att utredningsvillkoret inte behöver omfatta grundvatten utan kan begränsas till dagvatten och indirekt det dräneringsvatten som släpps till dagvattnet. För att förhindra att ett utsläpp av bränsle vid en olycka kan nå ett vattendrag, utfäster sig Swedavia att utreda och anordna lämpliga avstängningsmöjligheter vid utsläppspunkterna för dagvatten. Räddningstjänst finns alltid på plats, inom 180 sekunder, vilket innebär en mycket god beredskap och hög säkerhet vid ett utsläpp av t.ex. bränsle och släckvatten.

Länsstyrelsen tillstyrker bolagets förslag till villkor 13 om kontroll.

Länsstyrelsen yrkar på följande nya villkor:

"Bolaget ska under de tre närmaste säsongerna följa upp påverkan på häckande fågelarter som är rödlistade eller utpekade enligt fågeldirektivets bilaga 1. Kontroll ska ske inom Natura 2000-områden (SCI) Häckeberga-Skoggård och Häckeberga-Degebergahus, samt Häckeberga naturvårdsområde, som berörs av höga bullernivåer från flygverksamheten. Kontrollprogrammet ska godkännas av tillsynsmyndigheten. Bolaget ska senast fyra år efter lagakraftvunnen dom inkomma medförslag på lämpliga kompensationsåtgärder om uppföljningen visar att flygtrafiken ger upphov till störningar på fågellivet. "

Sökanden har i sig inget att erinra mot länsstyrelsens villkorsförslag men ifrågasätter om utredningen kan ge någon kunskap som är till nytta för bedömningen av verksamheten. Swedavia anser att frågan bättre hanteras inom ramen för bolagets förslag till villkor 13 om kontrollprogram. Eftersom det är fråga om en sedan lång tid tillbaka befintlig verksamhet finns ingen referens att utgå ifrån när bedömningen ska göras i vad mån häckande fågelarter påverkas av verksamheten vid Malmö Airport. År 2010 - 2012 gjorde Jönköpings flygplats en liknande utredning inom ramen för en ändring av gällande tillstånd. Den visade att det är svårt att på kort tid övervaka bullerpåverkan på fåglar inom ett definierat område eftersom variationen mellan olika år är stor. Även variationer i nationella trender för antalet fåglar av olika arter försvårar bedömningen av påverkan lokalt. Om bullernivåer orsakade av flygtrafiken inte förändras i de skyddade områdena under den tid som uppföljningen ska ske, är det inte möjligt att mäta någon förändring orsakad av ökat buller. Då får man

endast ett mått på hur tillståndet för fåglarna är. Istället för att beskriva tillståndet under tre år, kan tillsynsmyndigheten enligt det av Swedavia föreslagna villkoret i samråd med bolaget utforma ett kontrollprogram som mäter påverkan över tiden istället.

Länsstyrelsen tillstyrker bolagets förslag till villkor 14 om klagomålshantering.

Länsstyrelsen avstyrker bolagets förslag till villkor 15 om samarbetsorgan. Länsstyrelsen yrkar att villkoret ges följande lydelse:

"För samråd i frågor angående flygplatsverksamheten ska det finnas ett samarbetsorgan. I samarbetsorganet ska det ingå representanter för bolaget, Svedala kommun, Lunds kommun, Trelleborgs kommun, Staffanstorps kommun, Skurups kommun, Svenska naturskyddsföreningen, Sveriges ornitologer samt Länsstyrelsen (adjungerande). Till samarbetsorganet kan även knytas ytterligare kommuner och andra som tillsynsmyndigheten anser bör delta i samarbetsorganets arbete."

Sökanden anför bl.a. följande. Swedavia har inget att erinra mot att ytterligare kommuner permanent knyts till samarbetsorganet om detta bedöms önskvärt. Bolaget motsätter sig emellertid att ideella organisationer ska ingå i samarbetsorganet. Länsstyrelsen har inte heller motiverat varför dessa organisationer ska ingå permanent. Enligt Swedavias bedömning är det tillräckligt att ideella organisationer kan knytas till samarbetsorganet tillfälligt vid behov.

Länsstyrelsen tillstyrker bolagets förslag till villkor 16 angående förorenad mark. Länsstyrelsen yrkar på följande nya villkor:

"Om det vid ny-, till- och ombyggnad påträffas föroreningar ska tillsynsmyndigheten underrättas enligt 10 kap 11-13 §§ Miljöbalken. Anläggande av ny brandövningsplats och glykoldamm ska föregås av anmälan till tillsynsmyndigheten enligt 21 § Förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd. Avhjälpanåtgärder med anledning av eventuell föroreningsskada i anslutning till befintlig brandövningsplats eller andra mark- och vattenområden, grundvatten eller byggnader ska föregås av anmälan enligt 28 § förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd."

Sökanden anför bl.a. följande. Swedavia motsätter sig länsstyrelsens villkorsförslag. Swedavia anser inte att det finns skäl att föreskriva ett villkor i enlighet med länsstyrelsens förslag. Enligt Swedavias uppfattning är det onödigt och direkt olämpligt att i tillståndsvillkor reglera frågor som redan följer av lag. Vidare rör länsstyrelsens villkorsförslag i stora delar efterbehandlingsfrågor, vilka bättre hanteras genom tillsyn.

"En statusrapport enligt IED-direktivet tas fram i samråd med tillsynsmyndigheten."

Sökanden motsätter sig länsstyrelsens villkorsförslag. Flygplatsverksamhet är ingen IED-anläggning och omfattas därför inte av kraven i IED-direktivet. Enligt

Swedavias uppfattning finns det inte heller något behov av att upprätta en statusrapport för Malmö Airport.

Delegation till tillsynsmyndigheten

Länsstyrelsen anser att tillsynsmyndigheten vid behov får meddela närmare villkor beträffande:

- vilka åtgärder som behövs för att ge bolaget anstånd från angiven tidsram för genomförandet av bulleråtgärder,
- godkännande av kontrollprogrammet och eventuella kompensationsåtgärder, samt
- godkännande av utredning och förslag på åtgärder för dagvattenhanteringen.

Sökanden anför bland annat följande. Vad gäller den första punkten motsätter sig Swedavia att tillsynsmyndigheten ska få besluta om ytterligare åtgärder för det fall Swedavia ansöker om anstånd från angiven tidsram. Swedavias förslag är föranlett av att tidigare enstaka bullerisoleringsprojekt har växt i omfattning när väl en mer detaljerad inventering görs på plats av varje enskild byggnad. För att i en sådan situation undvika att behöva inge en ansökan om villkorsändring hos mark- och miljödomstolen vad gäller när i tiden bullerisoleringsåtgärderna ska vara slutförda, föreslår Swedavia att tillsynsmyndigheten ska kunna ge anstånd med tidsramen. Några ytterligare åtgärder än att antingen bifalla eller avslå en sådan anståndsbegäran kan rimligen inte komma i fråga. Swedavia vidhåller därför bolagets formulering i bolagets villkorsförslag 8, stycke 6. Vad gäller den andra punkten har Swedavia inget att erinra mot att tillsynsmyndigheten ska godkänna kontrollprogrammet, vilket också framgår av bolagets förslag till villkor 13. Vad slutligen gäller den tredje punkten har Swedavia inget att erinra mot att tillsynsmyndigheten får delegation att besluta avseende utredningsvillkoret för dagvatten.

Miljöenheten i Staffanstorps kommun anser att det är viktigt att det ständigt sker ett aktivt arbete för att minska verksamhetens påverkan på miljön och vattendragen. Vid sökt alternativ påverkas sydöstra delen av kommunen i något högre grad av buller (FBN_{Eu} 55 dB(A)) jämfört med tillståndsgiven trafikvolym och dagens situation. Det föreligger dock ingen intressekonflikt med de utbyggnadsplaner som Staffanstorps kommun redovisar i nu aktuell översiktplan. Det är av vikt att Swedavia fortsätter sitt arbete med att påverka flygbolagen att använda mindre bullrande flygplan.

Sökanden anför bl.a. följande. Swedavia hänvisar i denna del till vad som framförts ovan angående utsläpp till vatten. Swedavia har små möjligheter att påverka vilka flygplanstyper flygbolagen väljer att använda sig av. Utvecklingen mot modernare flygplan pågår emellertid redan i dag i hela flygbranschen. Flera av flygbolagen som för närvarande trafikerar Malmö Airport har planerat inköp av modernare flygplan de närmaste åren. Det innebär trafik med flygplan som generellt både bullrar mindre och har lägre bränsleförbrukning än äldre flygplan. Dessutom tillämpar

Swedavia differentierade startavgifter, där flygplanets bullerklassning är en komponent.

Kommunstyrelsen och Bygg- och miljönämnden i Svedala kommun anser att det är oacceptabelt att antalet plan som flyger över Svedala tätort ökar. Flygkorridoren ska justeras så att planen rundar tätorten istället för att flyga över. Bullerskyddsvillkoret bör utformas så att den ekvivalenta ljudnivån i bostäder inte ska överstiga 30 dB (A) per års medeldygn från flyget. Målet för åtgärderna bör vara att maximala ljudnivån inomhus ej ska överstiga 45 dB (A) nattetid från flyget. Villkor för utsläpp liknande de som fanns i det tidigare tillståndet avseende kg BOD₇/d och kg N/d samt m³/d ska tas med i det nya tillståndet.

Sökanden vidhåller sitt villkorsförslag. Förslaget ligger i linje med praxis. Antalet bullerhändelser per dygn, dvs. tre gånger per natt, är dels i linje med Naturvårdsverkets tolkning av riktvärdet för utomhusmiljö i rapport från 2001 och rättspraxis, dels i linje med Boverkets byggregler avseende krav på ljudnivå inomhus. Även antalet nätter (150 nätter per år) är i linje med gällande praxis.

Swedavia motsätter sig ett särskilt skydd för Svedala tätort. Svedala tätort överflygs i dag delvis av den trafik som startar norrut bana 35 för att sedan göra en vänstersväng och fortsätta söderut. Vid passage av Svedala ligger de beräknade bullernivåerna som regel redan under riksdagens riktvärde om 70 dB (A) på marken. Om trafiken istället skulle ledas väster om Svedala finns risk att trafiken kommer i konflikt med trafiken till och från Copenhagen Airport. Att leda trafiken öster om samhället innebär en alltför snäv vänstersväng och är därför inte görligt. Svedala tätort överflygs i dag delvis också av den trafik som startar söderut bana 17 och som därefter gör en högersväng för att fortsätta norrut. Precis som ovan ligger de beräknade bullernivåerna som regel redan under riksdagens riktvärde om 70 dB (A) på marken vid en eventuell passage av Svedala tätort. Att leda denna trafik väster om Svedala tätort skulle medföra att trafiken leds närmare Malmö och trafiken till och från Copenhagen Airport. Att leda trafiken öster om Svedala är inte görligt då högersvängen blir alltför snäv. Med beaktande av att bullernivåerna understiger riksdagens riktvärde om 70 dB (A) vid passage av Svedala menar Swedavia vidare att det inte heller är rimligt att särskilt skydda Svedala tätort. Svedala tätort berörs inte heller berörs av bullerutbredningen maximal ljudnivå 70 dB(A) tre gånger per årsmedeldygn från startande trafik söderut bana 17.

Eftersom en stor del av BOD₇-innehållet som pumpas till Svedala avloppsreningsverk består av propylenglykol som pumpats från glykoldammen föreslår Swedavia ett gränsvärde på pumpad mängd (kg/d) från glykoldammen till POS istället för pumpad mängd från POS. Ett sådant värde är rimligt att kontrollera eftersom halten propylenglykol i glykoldammen förändras relativt långsamt under vinterperioden. Genom att reducera pumpflödet kan propylenglykolhalten som pumpas till POS reduceras eller till och med stoppas, och på så sätt har Swedavia rådighet över villkoret.

Swedavia förslår ett villkor med följande lydelse; "Mängden spillvatten från sanitära installationer inom flygplatsområdet jämte övrigt avloppsvatten från verksamhet inom flygplatsområdet får uppgå till högst 300 m³/dygn uttryckt som årsmedelvärde. Som månadsmedelvärde får mängden spillvatten uppgå till högst 450 m³/dygn. Under ett enskilt dygn får till reningsverket högst avledas dagvatten innehållande 500 kg BOD7 och 30 kg N, räknat som årsmedelvärde, varav högst 250 kg BOD7 får härröra från glykolkontaminerat (monopropylenglykol) dagvatten från avisningsplattan. Den närmare utformningen av uppsamlings- och överföringssystemen ska ske på sätt som godkänns av tillsynsmyndigheten efter samråd med kommunens tekniska kontor. Eventuella förändringar av utformningen ska meddelas kommunens tekniska kontor senast sex (6) månader innan förändring ska ske."

Myndighetsnämnden för miljö och bygg i Skurups kommun tillstyrker ansökan under förutsättning att Naturvårdsverkets riktvärden för flygtrafikbuller innehålls. Det är fastigheter i de nordvästra delen av kommunen vid Havberg och Nällevad som kan få överskridanden av Naturvårdsverkets riktvärden för flygtrafikbuller. Även om inga fastigheter i dagsläget anses vara föremål för bullerreducerande åtgärder, kan den prognosticerade ökningen av flygtrafiken medföra att så blir fallet.

Sökanden anför bl.a. följande. Flygplatsverksamheten medför per automatik att riksdagens riktvärden för flygtrafikbuller överskrids i vissa områden i flygplatsens närhet. Flygvägssystemet närmast flygplatsen tar emellertid i möjligaste mån hänsyn till omgivande bebyggelse, för att begränsa antalet bullerexponerade på mark. När så inte kan ske i erforderlig omfattning föreslår Swedavia att bullerskyddsåtgärder ska vidtas. Swedavia kommer att följa upp bullerisoleringsvillkoret på årlig basis. För det fall några bostadshus eller andra byggnader som berörs av villkoret vid den årliga uppföljningen visar sig falla inom ramen för bullerisoleringsvillkoret kommer dessa byggnader att bullerisoleras i den omfattning som krävs enligt villkoret. Swedavia har föreslagit att åtgärderna ska vara utförda senast ett år efter det att en byggnad för första gången exponeras i sådan omfattning att bullerisoleringsåtgärder krävs, se stycke 6 i Swedavias villkors förslag 8.

Miljönämnden i Lunds kommun anser att det är av stor vikt att verksamheten planeras och drivs på sådant sätt att alla möjligheter att undvika problem/störningar tillvaratas. De störningar som drabbar Lunds kommun är i huvudsak flygbuller. Dalby tätort är belägen 12-13 km rakt norr om rullbanan och berörs främst av buller från landningar. Detta gäller i viss mån även för Södra Sandby, ca 5-6 km längre norrut. Dalby är en prioriterad utbyggnadsort enligt Lunds översiktsplan. Att planerna kan fullföljas är av stor vikt med hänsyn till marktillgången här och målsättningen att återuppta järnvägstrafik på Simrishamnsbanan samt att förbinda Dalby och Lund med en ny spårvägslinje som angör centrum via forsknings- och universitetsområdena. Detta har stor såväl lokal som regional betydelse. Det har tillkommit störningar genom ett mindre antal större /frakt/plan som företrädesvis landar om nätterna. En del av dessa plan har maxbullermattor som börjar redan norr om Södra Sandby. Det är dessutom föreskrivet i villkoren att instrumentlandning måste ske även om

sikten är god. Det bör observeras att antalet plan av denna typ är så litet att deras buller ”döljs” i antalet tillåtna överskridanden. Det påverkar således inte formellt flygplatsens bullermatta.

För Lunds kommun är det av största vikt att flygverksamheten regleras så att störningar av befintlig och planerad bebyggelse främst i Dalby, Södra Sandby och Genarp undviks. Främst gäller detta landande plan nattetid över Dalby. Följande synpunkter lämnas på villkorsförslagen.

- Ett nytt villkor införs: Instrumentlandningar, särskilt nattetid, skall rekommenderas att alltid ske från söder när flygsäkerheten så medger. Flygvägarna bör anges noggrannare med spridning på tydligare kartor som redovisar befintlig och planerad bebyggelse, (under villkor 1)
- Kravet på instrumentlandningar nattetid, även vid bra väder bör tas bort för att möjliggöra visuella inflygningar och ej framtvunga landningar från norr över Dalby - när vinden så kräver, (villkor 5)
- Vid klassning av flygplan för att lämna SID tidigare bör tillsynsmyndigheten ta stor hänsyn till den stora spridningen i bullervärden inom samma flygplanstyp, (villkor 3)
- Vid bullersaneringsåtgärder får ändring av beräkningsmetoder inte leda till att befintliga hus ej blir åtgärdade, (villkor 8)
- Beträffande dagvatten bör utgående diken förses med anordningar för avstängning och egenkontroll av utgående vatten, (villkor 12)
- Lunds kommun bör omnämnas att ingå i samarbetsorganet, (villkor 15)

Kommunstyrelsen i Lunds kommun kräver att inflygningar över Södra Sandby och Dalby ska förbjudas.

Sökanden anför bl.a. följande. Swedavia vill inledningsvis påpeka att bolagets ansökan inte innebär någon ökad användning av vektorering eller visuella landningar m.m. Swedavia har i ansökan beskrivit att vektorering i dag är vanligt förekommande vid Malmö Airport och att vektorering även framgent kommer att behöva användas i stor omfattning. Av flygbullerberäkningen kan utläsas att Dalby ligger utanför de nu gällande bullerriktvärdena vid beräkningen av dagens situation (2008), nollalternativet och sökt alternativ. Vidare kan figur 38-40 studeras där bullerutbredningen av maximal ljudnivå 70 dB(A) visas för landningar med flygplanstyperna B744, B738 och A330. Av dessa tre jetflygplan är det bara B744 som har en beräknad bullerkurva för 70 dB(A) som sträcker sig över Dalby tätort. Ur tabell 6.1.2 kan det sedan utläsas att 2 rörelser nattetid med B744 (eller motsvarande bullrig flygplanstyp) under åt 2008 landade norrifrån. Fram till år 2025 antas rörelser med B744 bli alltmer sällsynta på flygplatsen och istället antas bullerutbredningen från de största flygplanstyperna vara likvärdig med bullret från en A330. Därtill vill Swedavia hänvisa till figur 45 och 47 i ovan nämnda bilaga där flygvägarna för starter visas och Dalby tätort undviks i stor utsträckning vid starter norrut. Swedavia motsätter sig att villkoren ska kompletteras med "gränskartor" där befintlig och pla-

nerad bebyggelse framgår. Flygverksamhet baseras på ett flygvägssystem som i flygplatsens närhet består av in- och utflygningsvägar och användningen av dessa, bl.a. inom ramen för olika bananvändningsmönster. Flygvägssystemet är i första hand till för att skapa säkra trafikflöden i luften. Det är inte möjligt att ta höjd för varje tänkbar situation och reglera varje förfarande genom detaljerade villkor. Det är ofrånkomligt att till viss del beskriva och reglera flygverksamheten med generella beskrivningar av hur verksamheten bedrivs. Att knyta gränskartor till ett särskilt villkor skulle inte heller vara i enlighet med gällande praxis för hur villkor vanligtvis utformas i tillstånd enligt miljöbalken för flygplatsverksamheter. Swedavia vill i sammanhanget också påpeka att bebyggelsefrågor inte ska regleras i ett miljötillstånd. Kommunala bebyggelsefrågor är en fråga som regleras genom plan- och bygglagen (2010:900) och den riksintresseprecisering enligt 3 kap. 8 § miljöbalken för Malmö Airport som Trafikverket för närvarande arbetat med.

Vad gäller möjligheten att reglera landningar nattetid så att landningar över särskilt Dalby undviks vill Swedavia poängtera att det är vindriktningen som primärt styr banval. Swedavia hänvisar i denna del till vad bolaget anförde i sin komplettering av den 27 september 2012 under Lunds kommuns kompletteringsönskemål, avsnitt 4 punkten 1 (sid 15f.). Swedavia vill också påpeka att den siffra (80 %) som Lunds kommun anger i sitt yttrande angående hur stor andel av landningar som kan ske söderifrån är framräknad med vissa antaganden. Lunds kommun tar i sin beräkning inte hänsyn till byig vind och inte heller har banförhållandena tagits i beaktande. Vid nedsatt bromsverkan, exempelvis om banan är våt eller hal, är det inte möjligt att landa i medvind. Samtidigt ska det understrykas att den framräknade siffran endast gäller nattetid (22 - 04 UTC). Sammanfattningsvis är 80 % en maximal andel och förmodligen inte möjlig att uppnå med dagens teknik.

Beträffande Lund kommuns påpekande om att hänsyn måste tas till olika flygplanstyper när dessa ska få lämna SID anför sökanden följande. Av den utredning som har gjorts vid Stockholm Arlanda Airport framgår att majoriteten av flygplanstyperna uppvisar en god överensstämmelse mellan beräknade och uppmätta värden och där beräkningen är felaktig överskattar den i de flesta fall bullret. Detta sammantaget visar att det endast i undantagsfall kan bli en bullerhändelse som kraftigt överstiger 70 dB (A). Därtill kommer att det finns en skyddsåtgärd inbyggd i själva indelningen av flygplan i klasser, eftersom det är den mest bullrande flygplanstypen som ska vara normerande för höjden som flygplanen i den klassen ska få lämna SID på.

Swedavia har i sig inget att erinra mot att villkor 5 om att visuella inflygningar inte får ske kl. 22.00-06.00 tas bort. Villkoret fördes in på länsstyrelsens begäran i samband med prövningen av flygplatsverksamheten på 90-talet. Länsstyrelsen skrev bl.a. följande i sitt yttrande daterat den 6 juni 1994. "Vad gäller visuella inflygningar finns ur miljöskyddssynpunkt skäl som talar både för och emot. För sådan inflygning talar det faktum att flygsträckorna förkortas och därmed avgasutsläppet. Rätt utförd har visuell inflygning visat sig innebära en minskad bullerpåverkan jämfört med instrumentinflygning i det tidigare förloppet av inflygningen, genom att glidbanan kan angöras senare och från högre höjd. Härigenom kan klaffarna falks

ut senare och motorpådraget vara mindre. Det finns även möjlighet att vid visuell inflygning från sydväst mot bana 17 undvika överflygning av Dalby. Mot visuell inflygning talar att bullret fördelas över en större yta varigenom ett större antal personer kan bli störda. Dessutom kan oväntade överflygningar förväntas vara mer störande på grund av överraskningseffekten. Med tanke på de hänsynstaganden till bl.a. flygbuller som görs i den fysiska planeringen, är det vidare angeläget att inte sprida ut flygbullret över ett alltför stort område. Länsstyrelsen anser mot denna bakgrund att visuell inflygning bör tidsregleras och föreslår att sådan inflygning inte bör ske under kvälls- och nattetid, mellan kl 19.00- 07.00. Länsstyrelsen förutsätter också att tätorter inte överflygs vid visuell inflygning där så är möjligt".

Swedavia har full förståelse för att förslaget om bullerisolering i villkor 8 är svår- läst. Villkorsförslaget är baserat på gällande praxis för bullerisoleringsvillkor samt på de riktvärden som framgår av regeringens infrastrukturproposition (prop. 1996/97:53) och som har fastslagits i efterföljande propositioner 2008/09:35 "Framtidens transporter och resor - infrastruktur för hållbar tillväxt" och 2012/13:25 "Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem". Swedavia motsätter sig att något annat än beräknade värden ska användas för att bestämma omfattningen av bullerisoleringsvillkoret. Regeringens infrastrukturproposition ovan, gällande rättspraxis och de allmänna råd och handböcker från Naturvårdsverket och Boverket som finns utgår alla från beräknade värden. Kvalitetssäkringsdokumentet angående kvalitetssäkring av flygbullerberäkningar i Sverige som Transportstyrelsen, Forsvarsmakten och Naturvårdsverket har enats om omfattar också enbart bullerberäkningar.

I fråga om utsläppen till vatten hänvisas till åtagande om prøvotidsutredning m m.

Swedavia har inget att erinra mot att även Lunds kommun ingår i samarbetsorganet.

Höje å vattenråd anför bl.a. följande. Dagvattenflöden och dagvattnets innehåll av förorenande ämnen är ett av de viktigaste problemen att komma till rätta med för att den dåliga vattenkvaliteten i Höje å ska bli bättre. Höje å vattenråd ser därför positivt på att det i ansökan visas på en rad åtgärder som ska vidtas för att förbättra kvaliteten på det dagvatten som lämnar flygplatsen. Eftersom vattenkvaliteten i Höje å är dålig är det dock nödvändigt att tillflödet av främmande ämnen till vattnet i ån minskar kraftigt. Höje å vattenråd ställer sig därför frågande till om de redovisade åtgärderna är tillräckliga för att dagvattnet från flygplatsen inte ska bidra till att försämra möjligheterna att uppnå miljö kvalitetsnormerna för ån.

Höje å vattenråd vill betona följande:

- För att uppnå kravet i vattendirektivet på god status till 2027 (miljö kvalitetsnormen för ån) måste det vatten som lämnar flygplatsen uppfylla kraven för god status. Resonemanget om att flygplatsen endast påverkar Höje å ner till Håckebergasjön är inte rimligt. Givetvis påverkar utsläppen från flygplatsen, som ligger högt upp i avrinningsområdet, hela ån. Föroreningar och näringsämnen kan t ex lagras i sediment och läcka ut i vattnet under vissa omständigheter såsom vid höga flöden eller låga syrehalter.
- Enligt ansökan saknar avrinningen från stora delar av de hårdgjorda ytorna koppling oljeavskiljare medan dagvatten från andra ytor enbart leds till ol-

jeavskiljare. Ingetdera sättet kan anses vara tillräcklig rening av dagvattnet. Det är t ex inte omöjligt att oljeavskiljaren spolats ur vid kraftiga regn och då gör den ingen nytta.

- Verksamheten innebär hantering och risker för spill av oljeprodukter, kemikalier för halkbekämpning och därför är det nödvändigt att allt dagvatten från såväl flygplatsen som från verksamheter inom flygplatsens område samt P-platser är kopplade till oljeavskiljare och därefter till ytterligare rening innan vattnet leds vidare ut i utjämningsmagasin, diken, dammar och vidare till recipienterna.
- De småvatten som försvinner med anledning av den sökta verksamheten bör kompenseras med anläggning av nya småvatten. Rening av dagvatten som rinner till kvarvarande småvatten kan inte anses vara kompensation för försvunna småvatten. I ett område med relativt få småvatten har varje vatten stor betydelse för t ex groddjur.
- Den stora ökningen av hårdgjorda ytor innebär att såväl kvalitativa som kvantitativa krav på dagvattenhanteringen måste ställas för att inte belastningen på recipienterna ska bli för stor. Det är därför även viktigt att de åtgärder som vidtas för att förbättra dagvattenhanteringen dimensioneras för klimatförändringar och extrem väderlek.
- Man kan inte enbart förutsätta att reningen fungerar i de olika dagvattenanläggningarna utan det är helt nödvändigt att det finns ett provtagningsprogram för det dagvatten som släpps ut till recipienterna. Med en kontinuerlig och incidentbaserad provtagning kan man kontrollera att det vatten som släpps ut till recipienterna verkligen håller god vattenkvalitet. Det är också nödvändigt att man kan stänga av utgående vatten för att förhindra att det når recipienten om det visar sig ha högre halter av föroreningar än vad som är godtagbart.
- Beskrivningarna av hur man avser förbättra reningen av dagvatten och hur ökningen av hårdgjorda ytor med ca 50% kommer att bidra till ökad miljöbelastning är otydliga. Dessa behöver redovisas bl.a. i siffror (halter och mängder) för att man ska kunna ta ställning till hur detta påverkar recipienterna.
- Belastningen verksamheten har, och kommer att ha, på recipienterna beträffande glykol, urea m.fl. kemikalier samt tungmetaller och kommer sannolikt bidra till att möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormerna minskar. Kraven på verksamhetens utsläpp till recipienterna måste därför skärpas.

I övrigt instämmer Höje å vattenråd i stort med yttrandet från Sege å vattendragsförbund och vattenråd.

Sege å vattendragsförbund och vattenråd anför bl.a. följande.

Med tanke på Segeåns status är det viktigt att samtliga miljökvalitetsnormer för vatten kan efterlevas. Segeåns Vattendragsförbund och Vattenråd arbetar för att Sege å ska nå en god ekologisk status och då krävs i princip en nolltolerans på främmande ämnen som tillförs ån eller ytvatten i avrinningsområdet. Det är också mycket viktigt att även hålla nere de momentana halterna av t ex kväve. En uppsamlingsgrad för glykol inom avisningsområdet bör kunna anges så att det vatten

som rinner ut från avisningsområdet är i princip glykolfritt. Då borde rimligtvis så stora mängder som möjligt ha samlats upp. Vad som blir kvar på planen och rinner av utanför plattan för avisning är svårare att komma åt men det är ju på planen avisningsvätskan skall göra nytta. Därför är det viktigt att samtliga dagvattenbrunnar i området är kopplade via det trestegssystem med ringanläggning för biologisk nedbrytning som redovisas i handlingarna. Då bör man kunna klara glykolproblemet även utanför avisningsplattan. Områdets verksamhet innebär hantering och risker för spill av oljeprodukter, man använder stora mängder kemikalier för halkbekämpning och därför bör allt dagvatten från såväl flygplatsen som från verksamheter inom flygplatsens område samt alla P-platser vara kopplade via oljeavskiljare och därefter annan rening innan vattnet leds vidare ut i utjämningsmagasin, diken, dammar för vidare transport till recipienterna. Detta gäller såväl verksamheter som P-platser på både airside och landside. I Segeåns avrinningsområde tillförs från verksamheten dagvatten från 63,1 ha hårdgjord yta varav ca 42 ha inte passerar oljeavskiljare. De övriga 21,7 ha passerar områdets enda oljeavskiljare där det är mycket tveksamt om den har kapacitet att motta nederbörd från ett kraftigare regn eller extremväder vilket bör tas i beaktande med tanke framtida klimatförändringar. Risken är uppenbar att denna enda oljeavskiljare kan spolras ur. Här är viktigt att reningsgraden är tillräckligt god för att miljö kvalitetsnormerna ska kunna efterlevas så att Sege å kan uppnå en god ekologisk status. Det är också viktigt att tillse att kvantiteterna är sådana att recipienten klarar att ta emot dessa även med framtida klimatförändringar. Svedala avloppsreningsverk har Sege å som recipient och här är det viktigt att det som skickas till reningsverket verkligen kan renas. Fordonstvätten vid bränsledepån är kopplad till oljeavskiljare för dagvattensystemet. Detta är inte acceptabelt utan måste åtgärdas eftersom tvättvattnet innehåller även andra ämnen och kemikalier som inte ska belasta recipienten där dagvattnet släpps. Tvättvatten måste ledas till spillvattennätet. Det är mycket stora mängder bränsle i bränsledepån som vid ett ev. haveri eller olycka kan ställa till stora problem och frågan är om den enda aktuella oljeavskiljaren har tillräcklig kapacitet. Verksamheten ska i princip inte innebära någon risk alls för förorening av grundvatten för att vara tillåtlig. Det är positivt om åtgärder kan vidtas för att minska spridningsriskerna för PFOS. Det är viktigt att tillse att PFOS kommer bort ur systemet och inte belastar närliggande recipienter. Alla småvatten som försvinner bör kompenseras med anläggning av nya småvatten. Det är ingen compensation att man renar sitt dagvatten. Småvatten i området har mycket stor betydelse för såväl groddjur som andra djur. De mängder Glykol som släpps ut till recipienten är alldeles för höga och inte acceptabla. Det har i tidigare skede konstaterats påverkan av glykolutsläpp i diken ner till Fjällfotasjön. Det måste finnas bättre tekniker att ta hand om glykol i såhär stora mängder. För att Fjällfotasjön, som inte har några direkta andra förorenande verksamheter i sitt närområde än flygplatsen, ska kunna uppnå en god ekologisk status måste föroreningsbelastningen av glykol och andra ämnen i dagvatten från flygplatsen upphöra att tillföras sjön. Kvävehalterna är alldeles för höga för att släppa till recipient. För att Fjällfotasjön ska nå en god ekologisk status måste dessa föroreningsbelastningar upphöra. Beträffande tungmetaller och organiska föroreningar i sediment måste systemet av diken och utjämningsmagasin vara så konstruerade att sedimen-

ten inte kan sköljas ut vid t ex kraftiga regn. Det är ganska svävande beskrivningar både vad gäller hur man avser förbättra och framförallt hur det nya tillståndet med upp till 50 % mer hårdgjorda ytor kommer att bidra till ökade miljöbelastningar. Det behövs mer konkretisering av hur nya tillståndet kommer att påverka miljön där man inte bara ange att det blir en minskning eller förbättring eller förhöjning utan där det redovisas hur stor blir den i siffror. Att konkret ange vilka åtgärder som ska vidtas och vad de medför miljömässigt samt hur man avser arbeta med kompensationer av skador på biologisk mångfald är också viktiga frågeställningar som behöver diskuteras mer konkret. Att rena sitt dagvatten är ingen kompensation. Segeåns Vattendragsförbund och Vattenråd anser att med den belastning som verksamheten har och kommer att ha på miljön vad avser glykol, urea m.fl. kemikalier och tungmetaller som går ut till våra recipienter, Fjällfotasjön och Sege å, så kommer en god ekologisk status i våra recipienter inte att kunna nås till 2027 om inte kraven skärps kraftigt på verksamhetens utsläpp till recipienterna. För att nå en god status är vår bedömning att en nolltolerans på utsläpp krävs dvs. det vatten som släpps till våra recipienter ska ligga på/inte överskrida de naturliga bakgrundsvärdena för recipienter i vår region.

Sökanden anför bl.a. följande med anledning av vattenrådets yttrande.

Spillvatten

Frågan om spillvatten har behandlats i kompletteringen. Mängden spillvatten har uppskattats öka till 73 000-95 000 m³/år vid 2,7 miljoner passagerare. Sege åns vattendrags förbund efterfrågar mer information om föroreningar i spillvattnet som Svedala avloppsreningsverk inte förmår att rena. De ämnen som för närvarande är kända har nämnts i miljökonsekvensbeskrivningen, se avsnitt 3.2 i Bilaga 2.8. Det är PFOS/PFOA som till stor del passerar avloppsreningsverket, glykol med tillsatssämnen som bryts ner i processen samt metaller som till största delen hamnar i slammet. Några andra svårnerbrytbara ämnen är inte kända från flygplatsanknuten verksamhet. Mindre mängder svårnerbrytbara ämnen som förekommer i spillvatten från hushåll kan förväntas förekomma även i flygplatsens spillvatten. Det kan exempelvis vara läkemedelsrester som kommer via urin från personal och passagerare. Detta torde dock vara av mindre betydelse för Sege å.

Bräddning av spillvatten

Malmö Airports anslutningspunkt till Svedala kommuns spillvattennät är enligt senaste avtalet belägen uppströms pumpstation POS, dvs. kommunen äger pumpstationen men inte ledningen innan. De senaste åren har kortvariga bräddningar skett under 2007, 2008, 2010 och 2011. Dessa är redovisade i kommunens miljörapporter.

Indunstningsanläggning

En indunstningsanläggning behandlar vatten från flygplanstvätten. Indunstningsresten (slam) tas om hand som farligt avfall medan vatten som avdunstar återkondense-

rar och samlas upp som destillat. Destillatet (destillerat vatten) leds till spillvatten-
nätet. Destillatet kontrolleras med provtagning och analys två gånger per år.

Dräneringsvatten från rull- och taxibanor

Vatten från rullbana och taxibana avrinner i huvudsak till omgivande gräsytor och
leds bort via dräneringsledningar till såväl Fjällfotasjön (via befintligt utjämnings-
magasin) som till Björkesåkrasjön och Björkesåkraån. Separat kontroll av detta drä-
neringsvatten har inte utförts regelbundet. Kontrollpunkterna V3, V4, V7 och V8
innehåller till viss del dräneringsvatten från rullbanorna. Ingen av dessa utsläpps-
punkter har visat anmärkningsvärda halter av kväve, fosfor, olja eller BOD. Resul-
taten från perioden 2009-2012 är sammanställda i tabellen nedan. Bedömningen är
att det inte finns behov att ansluta till oljeavskiljare och inte heller till behandling i
planerad ringkanal. Behovet av att rena behandla dräneringsvattnet föreslås utredas
inom ramen för det föreslagna utredningsvillkoret för dagvatten.

Tabell: Sammanställning av utsläppskontroll i mindre diken med bidrag från dräneringssystemet

	V3 (norr oro rull- banan)	V4 (söder om rull- banan)	V7 (väster om rull- banan)	V8 (väster om rull- banan)
Provtagnings- fre- kvens	Varje månad om det finns vatten att provta	Varje månad om det finns vatten att provta	Två gånger per år	Två gånger per år
Antal analyser	26	45	8	8
BOD7	15 av 26 analyser <3,0 mg/l, resterande har medelhalt 16,4 mg/l	45 av 48 analyser <3,0 mg/l, resterande har medelhalt 4,7 mg/l och medianhalt 4,0 mg/l	7 av 8 analyser <3,0 mg/l, resterande har medelhalt 4,0 mg/l	7 av 8 analyser <3,0 mg/l, resterande har medelhalt 6,0 mg/l
totalkväve	Medel 1,3 mg/l, me- dian 0,86 mg/l	Medel 1,5 mg/l, median 1,4 mg/l	Medel 1,2 mg/l, median 1,1 mg/l	Medel 1,7 mg/l, median 1,5 mg/l
totalfosfor	Medel 0,06 mg/l, median 0,048 mg/l	Medel 0,06 mg/l, median 0,037 mg/l	Medel 0,03 mg/l, median 0,024 mg/l	Medel 0,07 mg/l, median 0,04 mg/l
oljeindex	26 av 29 analyser <0,1 mg/l, resterande medel- halt 0,26 mg/l	38 av 48 analyser <0,1 mg/l, resterande medel- halt 0,30 mg/l	6 av 8 analyser <0,1 mg/l, resterande medelhalt 0,19 mg/l	7 av 8 analyser <0,1 mg/l, resterande medelhalt 0,13 mg/l

Oljeavskiljning

Nya oljeavskiljare har installerats under år 2012 och förväntas reducera halten av
opolära kolväten i utgående vatten. Tidigare var dagvattnet anslutet till en s.k. olje-
fälla vars huvudsyfte var att fungera vid ett plötsligt utsläpp av drivmedel men som
hade sämre prestanda vad gäller rening av diffusa utsläpp, De nya oljeavskiljarna
fungerar enligt bästa möjliga teknik. De är dimensionerade enligt gällande standard
SS- EN 858-1 och 858-2 för två olika flöden i enlighet med vad som anges i
"Tillägsbestämmelser till ABVA 16§ för industrier och andra verksamheter i Sve-
dala kommun", ett lågflöde med bästa möjliga avskiljningsgrad och ett högre flöde
för att förhindra urspolning av oljeavskiljaren, framförallt vid häftiga sommarregn.
Höje å vattenråd vill att allt dagvatten kopplas till oljeavskiljare och ytterligare re-
ning. Förslaget medför orimligt stora alternativt många oljeavskiljare där den mil-
jömässiga nyttan blir begränsad. Det är bättre att anpassa fördröjnings- och renings-

åtgärder efter dagvattnets karaktär och därmed få en mera optimal rening. Till exempel behöver dagvatten från takytor inte renas i oljeavskiljare och dagvatten från lågtrafikerade ytor renas tillräckligt bra i gräsbevuxna svackdiken. Nuvarande kontrollprogram visar att halten av opolära kolväten (oljeindex) är låg och oftast under rapporteringsgränsen (se tabellen ovan).

För att förhindra att ett utsläpp av bränsle vid en olycka kan nå ett vattendrag utfäster sig Swedavia att utreda och anordna lämpliga avstängningsmöjligheter vid utsläppspunkterna för dagvatten, på sätt som ovan beskrivits. Räddningstjänst finns alltid på plats, inom 180 sekunder, vilket innebär en mycket god beredskap och hög säkerhet vid ett utsläpp av t.ex. bränsle och släckvatten.

Brandövningsplatsen

Renovering av brandövningsplatsen har genomförts. Nya dräneringsledningar runt om brandövningsplatsen kommer att förhindra spridning av PFOS/PFOA till grundvatten och ytvatten. Släckvatten samlas upp på den betongplatta där övningarna genomförs och leds till spillvattennätet. Vid de övningstillfällen som släckskum, Moussol-FF används samlas släckvattnet i en tank. Moussol innehåller dock inga svårnerbrytbara, toxiska eller bioackumulerbara ämnen. Vattnet analyseras avseende relevanta parameterar innan det efter samråd med Svedala kommun avleds till Svedala ARV. Om alltför höga halter av aktuella ämnen skulle förekomma kommer vattnet att transporteras till destruktion. Ett kontrollprogram finns för uppföljning av reningsanläggningen för PFOS/PFOA. En av de kritiska faktorerna är att kolfiltret byts i rätt tid. Kunskapsuppbyggnad pågår för att hitta en lämplig styrparameter för detta.

Fordonstvätt

Ombyggnad av VA-systemet kommer att genomföras så att vattnet från fordonstvätten leds till spillvattennätet efter att det passerat oljeavskiljare och sandfång.

Metaller

För närvarande förekommer tungmetaller i utsläpp av dagvatten varav en stor del är partikelbundet. Partiklarna sedimenterar i fördröjningsmagasinet eller i diken på väg dit. Kontroll och åtgärd av förorenade sediment sker i första hand i samband med rensning av diken men en omfattande undersökning genomfördes 2011. Vid den undersökningen framkom att problemet är relativt begränsat, dvs. halterna är högre än naturliga bakgrundshalter men inte så höga att de bedöms orsaka skada i recipienten.

Grundvatten

Med hänsyn till det naturliga skyddet i form av ett mycket tjockt lager av tät morän bedöms behovet att inrätta ett vattenskyddsområde för reservvattentakten (brunn ner till Alnarps sedimenten) inte vara relevant. Swedavia ska tillse att brunnskonstruktionen upprätthåller god standard så att föroreningar inte kan läcka in den vägen.

Småvatten

Inga småvatten belastas med dagvattenutsläpp i nuläget och det kommer inte heller att ske i framtiden. Vid en utbyggnad av flygplatsen kommer några småvatten att försvinna. När så sker kommer såsom skadebegränsande åtgärder/nyanläggning av småvatten i motsvarande storlek och karaktär att ske i behövlig utsträckning.

Miljö kvalitetsnormer i vattenförekomster

Vattenförekomsten Fjällfotasjön är flygplatsens huvudrecipient. Miljö kvalitetsnormen är god status med tidsfrist till år 2027 med hänsyn till näringsstatus. Arbetet med planering, genomförande av åtgärder och att åtgärdens effekt uppnås kommer att ta tid, och därför har vattenförekomsten fått tidsfrist 2027. Den avgörande kvalitetsfaktorn för statusklassningen är växtplankton som är dålig på grund av näringspåverkan. För närvarande är flygplatsens belastning på recipienten (mätt som arealförlust för fosfor) inte större än den genomsnittliga arealförlusten i avrinningsområdet, se miljökonsekvensbeskrivningen avsnitt 7.1.2 i Bilaga 2.8. Flera åtgärder för dagvattnet har genomförts eller planeras inom den närmsta tiden. De beräkningar som redovisas i kompletteringsskriften visar på minskade utsläpp till följd av planerade åtgärder trots framtida ökning av verksamheten. Ett utredningsvillkor för dagvatten har också föreslagits av länsstyrelsen. Swedavia anser att planerade åtgärder först ska utvärderas innan ytterligare åtgärder föreslås.

Minskad användning av kemikalier

Funktionerna halkbekämpning och avisning är helt avgörande för säkerheten. Olyckor till följd av halka på banan eller isbildning får inte hända eftersom konsekvenserna är oacceptabla. Swedavia jobbar kontinuerligt tillsammans med handlingbolagen med att förbättra rutiner och procedurer så att kemikalieanvändningen kan minimeras med bibehållen säkerhet.

Jakt- och sportfiske

Det är visserligen buller som bedöms vara den avgörande faktorn i miljökonsekvensbeskrivningen, men även indirekt påverkan på fåglar genom att värdefulla vattenmiljöer påverkas genom utsläpp av näringsämnen, glykol och urea belyses. Jaktbara däggdjur är mer stationära än de flesta fåglar och måste i ännu högre grad än flyttfåglar redan i dag vara anpassade till den bullermiljö som har omgett flygplatsen i decennier. Området är trots denna påverkan mycket rikt på vilt och därför bedöms inte miljökonsekvenserna för viltet vara betydande.

Ellen Scholtz, delägare i AB Lindholmens Gård som förvaltar några fastigheter vid Börringesjön anför bl.a. följande. Ansökan har inledningsvis påtagliga inslag av "corporate bullshit" och detta kulminerar på slutet under p.12.4 där bolaget påstår att det i alla avseenden fullgjort sina skyldigheter mot tidigare tillstånd mm. Swedavia påstår alltså att det i alla avseenden fullgjort sina skyldigheter miljömässigt sett. Detta trots att det sedan drygt ett år är känt att utsläpp från flygplatsen av PFOS/PFOA via dagvattnet helt slagit ut fisket i Fjällfotasjön och Börringesjön. Det finns idag inga uppgifter om hur lång tid det tar innan det åter blir möjligt att kon-

sumera fisk från dessa sjöar. De som yrkesmässigt bedrev fiske har helt fått upphöra med denna verksamhet. Konsekvenserna av dessa utsläpp vad gäller djur och växter är föremål för diskussioner mellan ett antal markägare och Swedavia. De villkor som tingsrätten sätter för fortsatt flygverksamhet skall vara så formulerade att ingen tvekan kan råda om att bolagets skyldigheter gentemot miljö och omgivning följs på ett fullständigt korrekt sätt. Det måste hela tiden inpräntas att det är försiktighetsprincipen och inget annat som gäller. Skadeverkningarna från PFOS/PFOA var tidigare kända från andra flygplatser i landet långt innan Swedavia undersökte områdena runt Sturup, ingen i ansvarig ställning hade dock förmåga att tänka lite vidare.

Sökanden anför bl.a. följande. Swedavia redovisar i avsnitten 12.1 och 13.1.5 i den till ansökan bifogade miljökonsekvensbeskrivningen flygplatsens arbete med PFOS/PFOA. Enligt Swedavias uppfattning redovisar Swedavia miljökonsekvenserna från den sökta verksamheten på ett tillfredsställande sätt samt föreslår rimliga försiktighetsmått och skyddsåtgärder för verksamheten.

HUVUDFÖRHANDLING OCH SYN

Vid huvudförhandlingen har **sökanden** redovisat sin ansökan samt förslag till villkor som dessa slutligen har bestämts. Vid huvudförhandlingen redovisade sökanden att den klassindelning av flygplanstyper man ursprungligen föreslagit skulle delegeras till tillsynsmyndigheten att fastställa ansåg man istället skulle hanteras inom ramen för kontrollprogrammet. I sin redogörelse för den sökta verksamhetens miljöpåverkan utgår sökanden från en jämförelse av dagens befintliga verksamhet, den sökta verksamheten och ett tänkt nollalternativ, som utgår från förhållandena då verksamheten ursprungligen sökte sitt första miljötillstånd. Redogörelserna från sökanden av de olika miljökonsekvenserna avseende buller, utsläpp till luft och vatten, miljöpåverkan från avfall, kemikalier och brandövningar m.m. redovisas med denna utgångspunkt. **Transportstyrelsen** har tillstyrkt ansökan. **Länsstyrelsen** har vid huvudförhandlingen framfört att man inte anser att MKB:n tillräckligt väl speglar störningarna från den ansökta volymen och att tillståndet därför ska begränsas vad gäller totala antalet flygrörelser och att de villkor som länsstyrelsen föreslagit i skriftväxlingen före huvudförhandlingen är anpassade till den av länsstyrelsen föreslagna nivån. Länsstyrelsen justerar härvid sitt yrkande avseende begränsningen av flygrörelser nattetid till 3 500. Man förtydligar även att begränsningen av militärflyg inte ska avse stats- och regeringsflyg. Man begär även, utöver vad som tidigare skriftligen yrkats, ett tillägg till bolagets villkor om kemikalier, att även Björkesåkrasjön och Björkesåkraån ska ingå i provotidsutredningen och ställer krav på att bolaget ska utreda och anordna lämpliga avstängningsmöjligheter vid utsläppspunkterna för dagvatten. Vidare anser man att det bör tillföras ytterligare provtagningspunkt efter våtmarksområdet innan utloppet till sjön. Länsstyrelsen frånfaller vidare vid huvudförhandlingen sitt krav på statusrapport och framför krav på fågelinventering under fem år. I övrigt utvecklar länsstyrelsen huvudsakligen sin inställning såsom den redan framförts skriftligen i aktbilaga 32, tex avseende vilka utsatta byggnader som ska åtgärdas. Man utvecklar sina ståndpunkter kring styrelsens prin-

cipiella inställning att transporter inom länet ska begränsas på ett lämpligt sätt i förhållande till hälsa, miljö och samhälle. Länsstyrelsen deltar i ett regionalt planeringsarbete när det gäller kommunernas detaljplaner, infrastrukturplanering m.m. De har i sin inställning till sökandens verksamhet vägt in sitt arbete med, och kunskap om, den regionala och kommunala planeringen. Även ornitologerna och Naturskyddsföreningen bör ingå i samverkansorganet för flygplatsen då dessa föreningar har en särställning i och med att de har klagorätt. Länsstyrelsen framförde även vid huvudförhandlingen att man motsätter sig sökandens yrkande om verkställighetsförordnande. **Sökanden** medger att Björkesåkrasjön och Björkesåkraån ska ingå i provotidsutredningen samt att bolaget ska utreda och anordna lämpliga avstängningsmöjligheter vid utsläppspunkterna för dagvatten. Kravet på ytterligare provtagningspunkt efter våtmarksområdet innan utloppet till sjön medges i princip av sökanden men platsen är inte möjlig att komma åt, varför detta måste utredas vidare. När det gäller länsstyrelsens synpunkter avseende verksamhetens begränsning framhåller sökanden att bebyggelseplanering inte är en fråga för miljöprövningen utan en fråga för riksintressepreciseringen. 3 500 nattreolser är en alltför kraftig begränsning som skulle påverka såväl flygplatsen som regionen negativt. Domstolen har att bedöma om det finns förutsättningar att lämna det sökta tillståndet utifrån miljöbalkens regelverk, inte utifrån andra aspekter som tex kommersiella behov eller samhällsplanering och bebyggelsefrågor. Det måste även finnas en rimlighetsbedömning när det gäller bullerskyddsåtgärder. Sökandens föreslagna villkor följer regeringens infrastrukturproposition och praxis på flygplatser. Angående vilka som ska ingå i samverkansorganet framhåller sökanden att det är problematiskt att i ett villkor ställa upp krav på organisationers medverkan när dessa inte ens är tillfrågade om de är intresserade att vara med. **Lunds kommun** har vid huvudförhandlingen fört fram synpunkter som huvudsakligen berör bullerproblematik avseende flygbuller och den förändring avseende flygbullret som skulle bli konsekvensen av att bolaget lämnades det sökta tillståndet. Man har lyft fram problematik kring uppmätta värden jämfört med beräknade värden, och fört diskussion kring metodval vid beräkningar och tillåtna antal överskridande av begränsningsvärden. Problematiken kring framförallt tätorterna Dalby och Södra Sandby lyft särskilt fram av kommunen, och man framhåller att buller från flygplatsen blir en begränsning i planeringen av utbyggnad av orterna. Kommunen framhåller att man måste använda kommunernas översiktsplaner som underlag för att olika intressen ska kunna vägas mot varandra. Under den tidsperiod då flygtekniken ännu inte minskat bullret från flygplan ytterligare bör flygandet bedrivas så att man undviker störningar i möjligaste mån, främst nattetid. Lunds kommun begär att när det av trafiksäkerhetsskäl är möjligt ska inflygningar nattetid alltid ske söderifrån och kravet på instrumentflygning nattetid ska tas bort. **Sökanden** har vidhållit sin ansökan och sina förslag till villkor, och framhåller att det handlar om bullernivåer som understiger 70dB(A), och när det gäller flygningar nattetid har sökanden föreslagit bullerskyddsvillkor och åtgärdsförslag. Vad gäller kravet på inflygningar söderifrån är det vindriktningen som bestämmer varifrån inflygning ska ske. Utvecklingen går mot tystare flygplanstyper och bullrigare äldre modeller ersätts successivt av modernare tystare dito. Skulle man kräva 65 dB(A) i stället för 70 för att planen ska få avvika

från SID vid avgående trafik skulle det handla om ungefär en fördubbling av avståndet på höjd, och de 5000 meter som är gränsen idag är i sådana fall att föredra. Kravet på förbud för visuell inflygning nattetid är inget som förespråkats av sökanden, detta villkor har ”häng med” efter att länsstyrelsen framförde kravet vid den ursprungliga tillståndsprövningen. Sökanden redogjorde vidare vid huvudförhandlingen för de förbättringar av dagvattenhanteringen som redan påbörjats och som avses att tas i bruk inom kort. Man framhåller från sökanden att alternativa metoder för avisning av flygplan testas inom branschen. Sökanden har föreslagit provotidsvillkor för att följa upp den förbättrade dagvattenhanteringen som syftar till att minska utsläppen. Sökanden har även vid huvudförhandlingen redogjort för de åtgärder som i och för sig inte omfattas av den aktuella ansökan men som handlar om åtgärder för avhjälpande av föroreningar som orsakats av tidigare använt släckmedel vid brandövningar på flygplatsen. Per Scholz (ombud för **Ellen Scholz**) har vid huvudförhandlingen krävt garantier för att det nya skumsläckningsmedel som kommer att användas är ofarligt för människors hälsa och miljön. Han har yrkat att domstolen ska fastställa i särskilt villkor att Mussol inte får användas vid brandövningar förrän en oberoende organisation angivit att preparatet är ofarligt. Han har vidare yrkat att domstolen ska fastställa det villkor som länsstyrelsen ursprungligen yrkat som villkor 11 i sin helhet, även avseende de delar som länsstyrelsen frånfallit vid huvudförhandlingen. Han yrkar även att Svedala-Bara Hembygdsförening ska ingå i samarbetsorganet. Sökanden har vid förhandlingen hänvisat till uppgifterna i skumsläckningspreparatets (Mussol) säkerhetsdatablad och redovisat att man följer de bestämmelser som ställts upp i svensk och europeisk lagstiftning på kemikalieområdet. Vidare har sökanden motsatt sig att villkoret avseende kemikaliehantering (punkten 2.2.4 i ab 35) ska utformas på det av länsstyrelsen ursprungligen föreslagna sättet. Sökanden har medgivit – i det fall andra intressenter än de sökanden ursprungligen föreslagit ska ingå i samverkansorganet skall läggas till såsom t.ex. länsstyrelsen föreslagit – att även Svedala-Bara Hembygdsförening då också ska ingå. Vid **synen** har rätten och övriga förevisats flygplatsområdet och särskilt följande platser; utjämningsmagasinet, pågående ombyggnadsarbeten, panncentral, miljöstation och solvärmeanläggning, Nötesjö – som är den närmaste sammanhållna bebyggelsen i flygplatsens närområde varvid rätten och övriga lyssnade till bullret från en startande Avro RJ 100 på ett avstånd av ca 1,5 km från rullbanan – provtagningspunkt V4, brandövningsplatsen, acetat- och glykolförvaringen samt en fordonsbränsletank, snödeponin, glykoldammen, flygbränsledepån samt fordonsbränsledepån.

DOMSKÄL

Miljökonsekvensbeskrivning

Enligt mark- och miljödomstolens bedömning uppfyller den miljökonsekvensbeskrivning som ingivits i målet kraven enligt 6 kap. miljöbalken. Miljökonsekvensbeskrivningen ska därför godkännas.

Lokalisering och tillåtlighet

Verksamheten har bedrivits på den aktuella platsen sedan början på 1970-talet. Efter ingående utredningar och överväganden fattade regeringen 1968 beslut om att förlägga flygplatsen till Sturup. Banriktning bestämdes bl. a. med hänsyn till behovet av att undvika konflikter med flygtrafiken till och från Kastrups flygplats. Verksamheten har därefter senast 1997 prövats enligt miljöskyddslagen av Koncessionsnämnden för miljöskydd som lämnade tillstånd till totalt 77 000 flygrörelser vilket är det samma som prövas i detta mål. Mot bakgrund av att ansökan avser en befintlig flygplats och en verksamhet som förvisso är större än så som den idag bedrivs men ändå huvudsakligen inom ramen för gällande tillstånd finner mark- och miljödomstolen inga skäl att ifrågasätta den sökta verksamhetens lokalisering.

Länsstyrelsen anser att verksamheten ska begränsas till totalt 55 000 flygrörelser vilket, så som länsstyrelsens talan får förstås, motiveras dels av ett uttalat regionalt mål om att minska transportarbetet och därigenom klimatpåverkan och dels att de bullerstörningar som verksamheten ger upphov till nattetid inte är tillåtliga. Länsstyrelsen anser också att bolaget inte utnyttjat det befintliga tillståndet mer än till hälften och att flygverksamheten utgör en konflikt mot den regionala och kommunala planeringen.

Mark- och miljödomstolen gör följande bedömning. Domstolen har att pröva vilka störningar den sökta verksamheten ger upphov till och i vilken omfattning dessa kan

begränsas till skäliga kostnader, och utifrån detta bedöma om den ansökta verksamheten kan tillåtas mot bakgrund av de bestämmelser som ställs upp i miljöbalken. Enligt domstolens uppfattning har bolaget i sin ansökan och miljökonsekvensbeskrivning beskrivit de störningar för omgivningen som kan befaras vid fullt utnyttjat tillstånd. Förändringen av flygvägarna och de nya start- och landningsprocedurerna innebär en avvägning mellan bullerstörningar och koldioxidutsläpp. Det innebär också att bullerbelastningen minskar i vissa hårdbelastade områden men kan komma att öka i andra, dock inom ramen för praxis och med iakttagande av riksdagen beslutade riktlinjer för buller. Domstolen anser att det går att föreskriva sådana villkor att verksamheten inte kan befaras ge upphov till skada eller olägenhet av väsentlig betydelse för människors hälsa och miljön. De störningar som därutöver uppkommer, inklusive ökningen av buller från nattrafiken, är enligt domstolens uppfattning sådana som skäligen bör tålas. Det föreligger därför inget hinder mot att tillstånd beviljas på grund av de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken eller hushållningsbestämmelserna i 3 kap. och 4 kap. miljöbalken eller mot miljöbalkens bestämmelser i övrigt. Tillstånd ska därför lämnas. Tillståndets omfattning ska emellertid preciseras vad gäller antalet flygrörelser med tunga flygplan och nattrafik till den nivå som beskrivits i ansökan. Mot bakgrund av den ringa omfattningen av militärt flyg som enligt ansökan uppgår till ca 100 flygrörelser per år och även omfattar stats- och regeringsflyget anser domstolen att det saknas tillräckliga skäl att närmare begränsa detta i tillståndet. Bolaget är dock härvidlag bundet av det allmänna villkoret. Regelmässig militär operativ verksamhet utöver tillfällig incidentberedskap omfattas således inte av tillståndet.

Villkor

Mark- och miljödomstolen anser att villkor i huvudsak ska bestämmas med utgångspunkt från bolagets yrkanden och medgivna justeringar enligt följande.

Flygvägar

De fyra nya SID (Standard Instrument Departure) och justering av SID bana 17 som bolaget föreslagit har samtliga tillstyrkts av remissinstanserna såsom lämpliga. Domstolen har inte funnit några bärande skäl som talar emot mot denna bedömning. De bör därför godtas. Domstolen finner att dessa omfattas av bolagets föreslagna villkor 2.

Mark- och miljödomstolens instämmer i bolagets och Transportstyrelsens bedömning att en avvägning av bullerstörningar mot utsläpp av klimatpåverkande gaser bör göras när flygtrafiken väl alstrar en bullernivå på marken som understiger riksdagens mål om maximal ljudnivå. Vid en sådan avvägning anser domstolen att det är rimligt att avgående IFR-flygtrafik ska få lämna SID vid 70 dB(A). En sänkning till 65 dB(A) enligt länsstyrelsens yrkande skulle i genomsnitt förlänga avståndet från banänden till det dubbla jämfört med 70 dB(A). Bolagets förslag innebär också att de mest bullrande flygplanstyperna tvingas följa SID högre upp till 2000 meter MSL istället för som idag 1500 meter MSL. Domstolen anser också att det av bolaget föreslagna sättet att gruppera flygplanstyperna i vikt- och höjdklasser efter deras bullerkaraktistika där det mest bullrande flygplanet i gruppen blir normerande är ändamålsenligt och uppföljningsbart. Förfarandet innebär även ca 2 dB(A) marginal till gränsvärdet 70 dB(A). Frågan om förändrade vikt- och höjdklasser samt inplacement av nya flygplanstyper bör lämpligen hanteras inom ramen för kontrollprogrammet efter tillsynsmyndighetens godkännande.

Förbudet mot visuella inflygningar nattetid bör tas bort i enlighet med vad Lunds kommun och länsstyrelsen yrkat då detta annars i onödan (vid tjanlig väderlek och vind) skulle tvinga landande flygplan på bana 17 söderut att göra instrumentlandning med inflygning över Dalby.

Avvikelser från fastställda flygvägar bör kunna få ske i enlighet med de undantag bolaget har yrkat. Rapportering bör dock ske kvartalsvis till tillsynsmyndigheten. Situationer eller förhållanden som kan förutses bör anmälas till tillsynsmyndigheten i förväg. Detta bör regleras på sätt som framgår av domslutet.

Domstolen anser vidare mot bakgrund av utförda bullerberäkningar och avståndet till närmaste bostäder att det inte finns tillräckliga skäl för att begränsa motorreversering eller att reglera provkörningar nattetid utöver vad bolaget åtagit sig. I fråga om länsstyrelsens yrkande om förbud mot start med flygplan ur MD-80 serien nattetid delar domstolen bolagets uppfattning att den begränsade användningen och den pågående utfasningen av Chapter 2-flygplanen gör att en närmare reglering inte kan anses nödvändig.

Bullerskyddsåtgärder

Bolaget har föreslagit villkor för bullerskyddsåtgärder i enlighet med praxis motsvarande FBN överstigande 60 dB(A) eller maximal ljudnivå 70 dB(A) nattetid. Av den ingivna kompletterande bullerutredningen framgår emellertid att det endast blir några enstaka hus ytterligare som skulle behöva åtgärdas vid FBN 55 dB(A) och att det i princip är maxbullerkurvan för 70 dB(A) som i praktiken blir avgörande för åtgärden. Dessa två kurvor är i princip identiska. Praxis har fastställt riksdagens etappmål för bullerskyddsåtgärder till FBN 60 dB(A). Riksdagens långsiktiga mål är dock FBN 55 dB(A). Då FBN 55 dB(A) skulle kunna åtgärdas till en mycket ringa merkostnad anser mark- och miljödomstolen att det i detta mål därför är rimligt att kräva bullerskyddsåtgärder i lokaler som utsätts för FBN 55 dB(A). Villkorsformuleringen i övrigt bör ske på sätt som framgår av domslutet. Domstolen anser det rimligt att tiden för när åtgärderna ska vara vidtagna bestäms med utgångspunkt från tidpunkten när tillståndet tas i anspråk.

Länsstyrelsen har vidare yrkat att bolaget ska förpliktas att vidta bullerbegränsande åtgärder vid bostadshus utmed väg 813 och 816 som utsätts för trafikbuller. Mark- och miljödomstolen konstaterar att de aktuella vägavsnitten utgör allmän väg. Ansvar för att nedbringa bullerstörningar och eventuellt vidta bullerskyddsåtgärder på bostadsfastigheter ska enligt domstolens uppfattning åligga väghållaren även om det kan antas att en stor del av trafiken har flygplatsen som mål eller utgångspunkt.

Utsläpp till vatten m m

Villkor om glykolhantering och övrig hantering och förvaring av avfall och kemikalier, halkbekämpning, dag- och spillvatten samt bör fastställas i enlighet med länsstyrelsens yrkande och vad bolaget slutligen medgett.

Mark- och miljödomstolen anser inte bolaget kan göras ansvarigt för vilka typer av drivmedel som tillhandahålls allmänheten på en bensinstation belägen utmed allmän väg. Bolaget saknar rättsliga och faktiska möjligheter att uppfylla länsstyrelsens yrkande rörande villkor med krav på anläggande av tankstation för biogas.

Uppskjutna frågor

Med hänsyn till statusen på nedströms liggande vattendrag anser domstolen att det finns skäl att ytterligare utreda möjligheterna till att minska utsläppen av förorenande ämnen från ban- och flygplansavvisning. Ett utredningsvillkor i linje med vad länsstyrelsen yrkat och bolaget slutligen medgivit bör därför föreskrivas. Vid huvudförhandlingen framkom dessutom att bolaget inte kunde förklara de förhöjda halterna av kadmium och arsenik i dag- och spillvatten. Domstolen anser därför att även detta bör utredas under prövotiden. Det bör föreskrivas att utredningen ska ske i samråd med tillsynsmyndigheten. Då utredningen ska utmynna i förslag till åtgärder som ska skälighetsavvägas inför fastställande av slutliga villkor bör prövotids-

redovisningen inges till mark- och miljödomstolen och inte till tillsynsmyndigheten som bolaget och länsstyrelsen föreslagit.

Den provisoriska föreskriften bör utformas med utgångspunkt från bolagets förslag med undantag för riktvärdeskonstruktionen. Inte heller i fråga om provisoriska föreskrifter bör begreppet riktvärde förekomma (jfr bl.a. MÖD:s avgörande M 6799-11 från den 20 juni 2012).

Delegerade frågor

Domstolen anser att det är lämpligt att tillsynsmyndigheten får meddela anstånd för genomförande av bullerskyddsåtgärder mot bakgrund av att genomförandet av åtgärderna kan vara beroende av enskilda fastighetsägares inställning och medgivanden. Likaså bör tillsynsmyndigheten kunna meddela de ytterligare villkor som kan behövas avseende glykolhanteringen. Med anledning av att frågan om utsläpp till vatten i övrigt nu sätts på provotid saknas skäl att nu delegera till tillsynsmyndigheten att fastställa ytterligare villkor. Vid eventuell överträdelse av den provisoriska föreskriften bör tillsynsmyndigheten ges möjlighet att föreskriva skäliga åtgärder.

Verkställighetsförordnande

Som skäl för verkställighetsförordnande har bolaget uppgett att man har för avsikt att snarast kunna anlägga nya uppställningsplatser för flygplan på rampen och andra markarbeten inklusive färdigställande av ringkanal för bl.a. glykolrening. Länsstyrelsen har motsatt sig verkställighetsförordnande dock utan att närmare precisera anledningen. Mot bakgrund av att det nu är fråga om en befintlig verksamhet inom huvudsak tidigare tillståndsgiven ram som inte kan anses medföra irreparabla skador, och då de avsedda byggnadsåtgärderna får anses angelägna och tillstyrkts i övrigt, anser domstolen att bolagets yrkande kan medges.

Övriga frågor och yrkanden

Med de villkor och provisoriska föreskrifter som föreskrivits denna deldom, och mot bakgrund av de ytterligare uppföljningar av bl.a. utsläpp till vatten som beslutats genom prøvotidsförordnande samt de åtaganden som sökanden gjort genom ansökan och vid huvudförhandlingen, anser domstolen att det saknas skäl att förordna om ytterligare skyddsföreskrifter, krav och förbud i det tillstånd som lämnats sökanden genom denna dom.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga (DV 425)

Överklagande senast den 19 juli 2013.

Lena Stjernqvist

Carl-Philip Jönsson

I domstolens avgörande har deltagit rådmannen Lena Stjernqvist, ordförande, och tekniska rådet Carl-Philip Jönsson samt de särskilda ledamöterna Börje Andersson och Tommy Danielsson.



ANVISNING FÖR HUR MAN ÖVERKLAGAR - DOM I MÅL DÄR MARK- OCH MILJÖDOMSTOLEN ÄR FÖRSTA INSTANS

Den som vill överklaga mark- och miljödomstolens dom ska göra detta skriftligen. **Skrivelsen ska skickas eller lämnas till mark- och miljödomstolen.** Överklagandet prövas av Mark- och miljööverdomstolen vid Svea hovrätt.

Överklagandet ska ha kommit in till mark- och miljödomstolen **inom tre veckor** från domens datum. Sista dagen för överklagande finns angiven på sista sidan i domen.

Har ena parten överklagat domen i rätt tid, får också motparten överklaga domen (s.k. **anslutningsöverklagande**) även om den vanliga tiden för överklagande har gått ut. Överklagandet ska också i detta fall skickas eller lämnas till mark- och miljödomstolen **inom en vecka** från den i domen angivna sista dagen för överklagande. Om det första överklagandet återkallas eller förfaller kan inte heller anslutningsöverklagandet prövas.

För att ett överklagande ska kunna tas upp krävs att Mark- och miljööverdomstolen lämnar **prövningstillstånd**. Det görs om:

1. det finns anledning att betvivla riktigheten av det slut som mark- och miljödomstolen har kommit till,
2. det inte utan att sådant tillstånd meddelas går att bedöma riktigheten av det slut som mark- och miljödomstolen har kommit till,
3. det är av vikt för ledning av rättstillämpningen att överklagandet prövas av högre rätt, eller
4. det annars finns synnerliga skäl att pröva överklagandet.

Om prövningstillstånd inte meddelas står mark- och miljödomstolens avgörande fast. Det är därför viktigt att det klart och tydligt framgår av överklagandet till Mark- och miljööverdomstolen varför klaganden anser att prövningstillstånd bör meddelas.

Skrivelsen med överklagande ska innehålla uppgifter om:

1. den dom som överklagas med angivande av mark- och miljödomstolens namn samt datum för domen och målnummer,
2. den ändring av mark- och miljödomstolens dom som klaganden vill få till stånd,
3. grunderna (skälen) för överklagandet och i vilket avseende mark- och miljödomstolens domskäl enligt klagandens mening är oriktiga,
4. de omständigheter som åberopas till stöd för att prövningstillstånd ska meddelas, samt
5. de bevis som åberopas och vad som ska styrkas med varje bevis.

Har en omständighet eller ett bevis som åberopas i Mark- och miljööverdomstolen inte lagts fram tidigare, ska klaganden förklara anledningen till omständigheten eller beviset inte åberopats i mark- och miljödomstolen. **Skriftliga bevis** som inte lagts fram tidigare ska ges in samtidigt med överklagandet. Vill klaganden att det ska hållas ett förnyat förhör eller en förnyad syn på stället, ska han eller hon ange det och skälen till detta. Klaganden ska också ange om han eller hon vill att motparten ska infinna sig personligen vid huvudförhandling i Mark- och miljööverdomstolen.

Skrivelsen ska vara undertecknad av klaganden eller hans/hennes ombud. Till överklagandet ska bifogas lika många kopior av skrivelsen som det finns motparter i målet. Har inte klaganden bifogat tillräckligt antal kopior, framställs de kopior som behövs på klagandens bekostnad.

Om ni tidigare informerats om att **förenklad delgivning** kan komma att användas med er i målet/ärendet, kan sådant delgivningssätt också komma att användas med er i högre instanser om någon överklagar avgörandet dit.

Ytterligare upplysningar lämnas av mark- och miljödomstolen. Adress och telefonnummer finns på första sidan av domen.