

Sammanställning av gällande miljövillkor för svenska flygplatser



© Transportstyrelsen

Avdelningen för sjö- och luftfart
Enheten för hållbar utveckling

Rapporten finns tillgänglig på Transportstyrelsens webbplats www.transportstyrelsen.se

Förord

Detta dokument innehåller en sammanställning av de miljötillstånd och därtill hörande villkor som meddelats för svenska miljöprövade flygplatser (exklusive rent militära flygplatser, där Försvarmakten är tillståndshavare).

Civila flygplatser med en instrumentbana som är längre än 1200 m (A-anläggningar) samt flottilflygplatser eller civila flygplatser med infrastruktur för militär flygverksamhet med en instrumentbana som är längre än 1200 m (B-anläggningar) kräver tillstånd enligt miljöbalken innan de anläggs, och dessa tillstånd med tillhörande villkor redovisas nedan. Denna rapport utgör endast ett hjälpmedel för att få en samlad bild över gällande miljövillkor. Transportstyrelsen garanterar inte innehållets överensstämmelse med officiella miljödomar. Om innehållet i denna rapport inte överensstämmer med respektive dom, är det den senare som gäller.

Sammanställningen innehåller den information som Transportstyrelsen har kunskap om i dagsläget.

Vanliga förkortningar i texten är KN = koncessionsnämnden, FM = Försvarmakten, LST = Länsstyrelsen, MD= Miljödomstolen, MMD= Mark- och Miljödomstolen och MÖD = Miljööverdomstolen.

Senast uppdaterad 2025-10-09

Innehåll

1	ARVIDSJAUR FLYGPLATS	11
1.1	Beslut	11
1.2	Gällande beslutstext och miljövillkor	11
1.3	Verkställighet	14
1.4	Delegation	14
2	BORÅS FLYGPLATS	15
2.1	Beslut	15
2.2	Gällande beslutstext och miljövillkor	16
2.3	Kommentarer	17
3	DALA AIRPORT	18
3.1	Beslut	18
3.2	Gällande beslutstext och miljövillkor	18
4	ESKILSTUNA FLYGPLATS	22
4.1	Beslut	22
4.2	Gällande beslutstext och miljövillkor	22
4.3	Bemyndiganden och verkställighetsförordande	25
5	FALKÖPINGS FLYGPLATS	26
5.1	Beslut	26
5.2	Gällande beslutstext och miljövillkor	26
6	GÄLLIVARE FLYGPLATS	28
6.1	Beslut	28
6.2	Gällande beslutstext och miljövillkor	28
7	GÄVLE FLYGPLATS	30
7.1	Beslut	30
7.2	Gällande beslutstext och miljövillkor	30
8	GÖTEBORG LANDVETTER FLYGPLATS	31
8.1	Beslut	31
8.2	Tillämpning av Miljötillstånd	33
8.3	Domslut för dom meddelad 2009-12-22	33
	Allmänt villkor 1	33
	Slutliga villkor	33
	Utredningsvillkor	37
	Delegation	42
	Verkställighetsförordande	42

8.4	Domslut för dom meddelad 2016-04-28	42
9	GÖTEBORG SÄVE FLYGPLATS	56
9.1	Beslut	56
9.2	Gällande beslutstext och miljövillkor	58
9.3	Tillstånd	58
10	HAGFORS FLYGPLATS	64
10.1	Beslut	64
10.2	Gällande beslutstext och miljövillkor	64
11	HALMSTAD FLYGPLATS	66
11.1	Beslut	66
11.2	Gällande beslutstext och miljövillkor	66
12	HELSINGE AIRPORT, SÖDERHAMN	69
12.1	Beslut	69
12.2	Gällande beslutstext och miljövillkor	69
13	HEMAVAN TÄRNABY AIRPORT	70
13.1	Beslut	70
13.2	Gällande beslutstext och miljövillkor	70
13.3	Tillstånd	70
13.4	Prövotid, utredning och provisorisk föreskrift	70
13.5	Delegation	73
14	LJUNGBYHEDS FLYGPLATS	74
14.1	Beslut	74
14.2	Gällande beslutstext och miljövillkor	74
15	JÖNKÖPING AIRPORT	75
15.1	Beslut	75
15.2	Tillstånd	75
15.3	Gällande beslutstext och miljövillkor	75
16	KALMAR AIRPORT	79
16.1	Beslut	79
16.1	Gällande beslutstext och miljövillkor	79
17	KARLSTAD AIRPORT	80
17.1	Beslut	80
17.2	Gällande beslutstext och villkor	82
18	KIRUNA AIRPORT	90
18.1	Beslut	90

18.2	Tillstånd.....	90
18.3	Återkallande av tillstånd.....	92
18.4	Avskrivning av del av målet.....	92
18.5	Prövningsavgift.....	93
19	KRAMFORS SOLLEFTEÅ FLYGPLATS	94
19.1	Beslut.....	94
19.2	Gällande beslutstext och miljövillkor.....	94
19.3	Övrigt.....	95
20	KRISTIANSTAD AIRPORT	96
20.1	Beslut.....	96
20.2	Gällande beslutstext och miljövillkor.....	96
21	LIDKÖPING HOVBY FLYGPLATS.....	99
21.1	Beslut.....	99
21.2	Gällande beslutstext och miljövillkor.....	99
21.3	Tillstånd.....	99
21.4	Slutliga villkor.....	100
21.5	Delegation.....	104
21.6	Uppskjutna frågor.....	104
21.7	Utredningar under prövotiden.....	104
21.8	Provisoriska föreskrifter.....	105
22	LINKÖPING SAAB FLYGPLATS (LINKÖPING CITY AIRPORT)	106
22.1	Beslut.....	106
22.2	Gällande beslutstext och miljövillkor.....	106
23	LULEÅ AIRPORT	118
23.1	Beslut.....	118
23.2	Gällande beslutstext och villkor.....	120
24	LYCKSELE AIRPORT AB	125
24.1	Beslut.....	125
24.2	Gällande beslutstext och miljövillkor.....	125
25	MALMÖ AIRPORT	128
25.1	Beslut.....	128
25.2	Gällande beslutstext och villkor.....	129
25.3	Prövotidsförordnaden.....	133
25.4	Provisoriska föreskrifter.....	134
25.5	Verkställighetsförordnande.....	135
26	MORA SILJAN FLYGPLATS.....	136
26.1	Beslut.....	136

26.2	Gällande beslutstext och miljövillkor.....	136
27	NORRKÖPING FLYGPLATS.....	138
27.1	Beslut.....	138
27.2	Gällande beslutstext och miljövillkor.....	138
28	OSKARSHAMNS FLYGPLATS.....	141
28.1	Beslut.....	141
28.2	Gällande beslutstext och miljövillkor.....	141
28.3	Delegation.....	143
28.4	Verkställighet.....	143
29	PAJALA-YLLÄS AIRPORT.....	144
29.1	Beslut.....	144
29.2	Gällande beslutstext och villkor.....	144
30	RONNEBY AIRPORT.....	145
30.1	Beslut.....	145
30.2	Gällande beslutstext och villkor.....	145
31	SKELLEFTEÅ AIRPORT.....	156
31.1	Beslut.....	156
31.2	Gällande beslutstext och miljövillkor.....	156
31.3	Delegering.....	159
31.4	Uppskjuten fråga.....	160
31.5	Igångsättningstid.....	160
31.6	Verkställighetsförordnande.....	160
32	SKÖVDE FLYGPLATS.....	161
32.1	Beslut.....	161
32.2	Gällande beslutstext och miljövillkor.....	161
32.3	Överlåtande.....	164
33	STOCKHOLM ARLANDA AIRPORT.....	165
33.1	Beslut.....	165
33.2	Gällande beslutstext och villkor.....	169
	33.2.1 Swedavia AB ges härmed följande tillstånd.....	169
	33.2.2 Uppskjutna frågor.....	171
33.3	Provisoriska föreskrifter.....	172
33.4	Villkor.....	173
33.5	Delegation.....	185
34	STOCKHOLM BROMMA AIRPORT.....	186
34.1	Beslut.....	186
34.2	Gällande beslutstext och villkor.....	187

34.3	Bemyndiganden	190
34.4	Markupplåtelseavtal	190
35	STOCKHOLM SKAVSTA FLYGPLATS	191
35.1	Beslut	191
35.2	Gällande beslutstext och miljövillkor	193
35.3	Uppskjutna frågor, utredningar och provisoriska villkor	200
36	STOCKHOLM VÄSTERÅS FLYGPLATS	204
36.1	Beslut	204
36.2	Gällande beslutstext och miljövillkor	204
37	STORUMANS FLYGPLATS	210
37.1	Beslut	210
37.2	Gällande beslutstext och miljövillkor	210
38	SUNDSVALL TIMRÅ AIRPORT	213
38.1	Beslut	213
38.2	Gällande beslutstext och villkor	213
39	SVEG FLYGPLATS	219
39.1	Beslut	219
39.2	Gällande beslutstext och miljövillkor	219
40	SÄLEN TRYSIL AIRPORT	221
40.1	Beslut	221
40.2	Gällande beslutstext och miljövillkor	221
40.3	Delegation	223
41	TORSBY FLYGPLATS	224
41.1	Beslut	224
41.2	Gällande beslutstext och miljövillkor	224
41.3	Delegation	226
42	TROLLHÄTTAN-VÄNERSBORG FLYGPLATS	227
42.1	Beslut	227
42.2	Gällande beslutstext och miljövillkor	227
43	UMEÅ AIRPORT	230
43.1	Beslut	230
43.2	Gällande beslutstext och villkor	231
44	UPPSALA ÄRNA FLYGPLATS	236
44.1	Beslut	236
44.2	Gällande beslutstext och villkor	236

44.3	Delegation.....	240
44.4	Utredningar och föreskrifter under provotid	241
44.5	Igångsättningstid.....	243
44.6	Verkställighetsförordnande	243
45	VILHELMINA FLYGPLATS.....	244
45.1	Beslut	244
45.2	Gällande beslutstext och villkor	244
46	VISBY AIRPORT	246
46.1	Beslut	246
46.2	Gällande beslutstext och villkor	246
46.3	Delegation.....	254
46.4	Uppskjutna frågor	254
46.5	Provisoriska föreskrifter	256
46.6	Igångsättningstid.....	256
46.7	Verkställighet	256
46.8	Återkallelse av tidigare beslut.....	256
46	VÄXJÖ SMÅLAND AIRPORT AB.	257
46.1	Beslut	257
46.2	Gällande beslutstext och miljövillkor.....	257
46.3	Delegation.....	259
47	ÅRE ÖSTERSUND AIRPORT.....	260
47.1	Beslut	260
47.2	Gällande beslutstext och villkor	260
48	ÄNGELHOLM HELSINGBORG AIRPORT	263
48.1	Beslut	263
48.2	Gällande beslutstext och villkor	264
49	ÖRNSKÖLDSVIK AIRPORT	267
49.1	Beslut	267
49.2	Gällande beslutstext och villkor	267
50	ÖREBRO FLYGPLATS	270
50.1	Beslut	270
50.2	Tillstånd.....	270
50.3	Villkor och bemyndiganden.....	271
50.4	Provotid för dagvattenhantering.....	274
50.5	Provisoriska föreskrifter	274
50.6	Verkställighet	275

1 Arvidsjaur flygplats

1.1 Beslut

Datum	Beslutsmyndighet	Beslutet avser
2000-03-24	Umeå tingsrätt, Miljödomstolen nr M 544-99	Tillstånd enligt miljöskyddslagen till flygverksamhet vid Arvidsjaur flygplats.
2004-08-20	Umeå tingsrätt, Miljödomstolen nr M 3017-03	Tillstånd enligt 9 kap miljöbalken till fortsatt flygverksamhet vid Arvidsjaur flygplats. Beslutet är överklagat avseende villkor 3 om bullerbegränsande åtgärder.
2005-12-06	Svea hovrätt, Miljööverdomstolen, M 7207-04	Miljööverdomstolen bifaller LFV:s överklagan och ändrar villkor 3.

1.2 Gällande beslutstext och miljövillkor

Villkoren hämtade från beslut 2004-08-20.

Tillstånd

Miljödomstolen, som godkänner den i målet ingivna miljökonsekvensbeskrivningen, lämnar Arvidsjaur Flygplats Aktiebolag tillstånd enligt 9 kapitlet miljöbalken till fortsatt flygverksamhet vid Arvidsjaur flygplats. Tillståndet omfattar högst 65 000 flygrörelser per år samt förlängning av den befintliga rullbanan till en längd av 2 500 meter och anläggande av en 1 000 meter lång parallellbana. Förlängningen av den befintliga rullbanan och byggandet av den nya rullbanan skall ha satts igång inom tio år från det domen i detta mål vunnit laga kraft. Annars förfaller tillståndet i den delen.

Uppskjuten fråga

Miljödomstolen skjuter upp avgörandet beträffande vilka bestämmelser som skall gälla i fråga om utformningen av inflygningslinjen och för denna erforderliga anordningar som berör Norrmyran. Bolaget åläggs att senast 10 januari 2005 till miljödomstolen ge in en utredning med förslag till utformning av dessa anläggningar samt en redogörelse för de miljökonsekvenser som förväntas uppkomma. Av utredningen skall också framgå vilka alternativa utföranden som övervägts samt miljökonsekvenserna av dessa. Vidare skall bolaget redovisa förslag till sådana villkor som bedöms erforderliga i detta avseende.

För tillståndet gäller följande villkor:

Villkor 1

Om inte annat följer av denna dom skall anläggningarna utformas och verksamheten bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad bolaget har uppgett eller åtagit sig i målet.

Villkor 2

Flygtrafik med civila jetflygplan eller övriga civila flygplan med startvikt överstigande 9 ton som inte uppfyller bullernormerna enligt ICAO Annex 16, VOL I, Chapter 3 får inte förekomma nattetid mellan kl. 22.00 och 07.00.

Villkor 3

Arvidsjaur Flygplats AB skall genomföra bullerbegränsande åtgärder i bostadshus för permanentboende som på grund av verksamheten vid flygplatsen under fler än ett kalenderår i följd exponeras för buller i följande omfattning och därutöver:

Klockan 22.00 – 06.00

- Ljudnivå överstigande 70 dB(A) vid sammanlagt 300 tillfällen under 100 dygn per år.
- Ljudnivå överstigande 80 dB(A) vid 300 tillfällen per år.

Klockan 06.00 – 22.00

- Ljudnivå överstigande 80 dB(A) vid sammanlagt 300 tillfällen under 100 dygn per år om ljudnivån under kvällstid (kl. 19.00-22.00) uppnås vid mer än 300 tillfällen per år.
- Ljudnivå överstigande 90 dB(A) vid sammanlagt 300 tillfällen under 100 dygn per år om exponeringen sker endast vardagar och ljudnivån under kvällstid (kl. 19.00-22.00) uppnås vid sammanlagt högst 300 tillfällen per år.

Flygbullernivå FBN överstigande 55 dB(A).

Målet för åtgärderna skall vara att uppnå en beräknad ljudnivå inomhus som inte överstiger 45 dB(A) nattetid (klockan 22.00 – 06.00) och 50 dB(A) under övrig tid.

Villkorets ovanstående stycken ändrade genom dom 2005-12-06. MÖD fastslog då att definitionen av natt bör omfatta 8 timmar och att bullerbegränsande åtgärder inte behöver utföras i fritidshus.

Vid bestämmande av vilka bostäder som åtgärdas skall användas den teoretiska modell för flygbullerberäkning som Försvarmakten och Luftfartsverket på uppdrag av regeringen fastställt i beslut 26 februari 1998 med de uppdateringar av metoden som kan bli aktuella.

Flygplatsbolaget skall i takt med flygverksamhetens utveckling identifiera berörda fastigheter och förhandla med ägarna om åtgärder när exponeringen enligt ovan uppkommer på grund av verksamheten. Åtgärderna skall ha vidtagits inom två år från det att det konstaterats att ett överskridande av kravnivån skett eller kommer att ske vid en fastighet, om inte överskridandet uppenbarligen är tillfälligt. Kostnaden för erforderliga åtgärder skall vara rimlig med hänsyn till byggnadens standard och värde.

I de fall parterna inte kommer överens överlåter miljödomstolen med stöd av 22 kap. 25 § 3 stycket miljöbalken åt tillsynsmyndigheten att bestämma vilka byggnader som skall bullerisoleras samt hur och när detta skall ske.

Villkor 4

Spill på plattan framför stationsbyggnaden av glykolvätska från avisning av flygplan skall som riktvärde - beräknat för en hel vintersäsong – till minst 80 procent samlas upp och omhändertas på ett sätt som godkänns av tillsynsmyndigheten.

Villkor 5

Bolaget skall förvara kemikalier, drivmedel och farligt avfall som kan förorsaka miljöskada av betydelse så att spridning till omgivningen inte kan ske. Förvaring ovan jord av sådana material i flytande form skall ske på tät, invallat underlag som rymmer hela dem lagrade volymen. Obehöriga skall ej ha tillträde till förvaringsutrymmet.

Villkor 6

För halkbekämpning på flygplatsens rullbana och övriga hårdgjorda ytor skall företrädesvis användas mekanisk halkbekämpning, sand och acetatbaserade eller ur miljösynpunkt likvärdiga medel. Urea får användas

om det erfordras med hänsyn till flygsäkerheten, dock högst 15 ton per år räknat som riktvärde och rullande medelvärde över tre år.

Villkor 7

Driftstörningar och andra drifthändelser av betydelse för miljön skall omedelbart rapporteras till länsstyrelsen och kommunens miljö- och bygghälskontor och därefter skriftligen till tillsynsmyndigheten.

1.3 Verkställighet

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

1.4 Delegation

Utöver den delegation som framgår av villkor 3 överlåter miljödomstolen med stöd av 22 kap. 25 § 3 stycket miljöbalken åt tillsynsmyndigheten att föreskriva villkor som kan erfordras beträffande

- omhändertagande av glykolspill,
- omhändertagande av det ytterligare spillvatten som kan tillkomma vid flygplatsens utbyggnad samt
- lokaliseringen i detalj av den nya rullbanan – efter redovisad utredning av bolaget – om syftet är att minska risken för bullerstörning.

2 Borås flygplats

2.1 Beslut

Datum	Beslutsmyndighet	Beslutet avser
1998-03-10	Borås kommuns miljöskyddsnämnd	Föreläggande för Borås Flygplatsförening att vidta skyddsåtgärder och försiktighetsmått. Beslutet överklagades.
1999-08-19	Länsstyrelsen i Västra Götaland	Överklagande av Borås miljönämnds beslut den 10 mars 1998 (§ 38) angående verksamheten vid Borås/Viareds flygplats i Borås kommun. Beslutet överklagades.
2000-05-09	Vänersborgs tingsrätt, Miljödomstolen	Beslut med förordnande om att för tiden till dess målet avgjorts får landning med segelflygplan ske utanför de tider som anges i punkten 5 A i Länsstyrelsens beslut.
2000-12-21	Vänersborgs tingsrätt, Miljödomstolen, nr M 449-99	Överklagande av beslut den 19 augusti 1999, ändring av villkorspunkterna 4 och 5. Beslutet överklagades.
2003-11-05	Svea Hovrätt, Miljööverdomstolen, nr M 689-01	Överklagande av beslut 21 december 2000, med ändring av villkorspunkterna 2 och 4 och upphävande av villkorspunkt 3. Domen får enligt 23 kap. 8 § miljöbalken inte överklagas.

2.2 Gällande beslutstext och miljövillkor

Villkoren utgår från länsstyrelsens beslut 1999-08-19, med ändringar av villkorspunkterna 2, 4 och 5 från besluten 2000-12-21 samt 2003-11-05 införda.

Borås flygplatsförening föreläggs med stöd av 40 och 5 §§ miljöskyddslagen om försiktighetsmått och förbud enligt följande.

Villkor 1

Verksamheten vid flygplatsen skall bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad som beskrivits i ansökan enligt luftfartslagen och därtill hörande miljökonsekvensbeskrivning (MKB). (LST 1999-08-19).

Villkor 2

Trafikvarvshöjd skall vara minst 300 meter över underliggande terräng (1 000 ft GND). (MÖD 2003-11-05).

Villkor 3

Punkten upphävd genom miljööverdomstolens beslut 2003-11-05.

Villkor 4

Högst 1 750 starter per år från flygfältet får ske under kvällstid (kl.19.00-22.00). (MÖD 2003-11-05).

Villkor 5

Flygning får endast ske följande tider:

A) måndag – torsdag	hela året	kl. 07-22
fredag	hela året	kl. 07-20
lördag, söndag och helgdag	juni-augusti	kl. 08-18
lördag, söndag och helgdag	sept-maj	kl. 08-20

B) Flygverksamhet får inte bedrivas under den första sammanhängande lördagen-söndagen i juli månad.

C) Under långfredagen, påskafton, pingstafton, pingstdagen, midsommarafton, julafton, juldagen och annandag jul får ingen flygverksamhet bedrivas.

D) Landning med segelflygplan är undantagen från bestämmelserna i punkterna A-C och får ske utan begränsning i tid.
(MD 2000-12-21)

Villkor 6

Upprepade starter och landningar skall undvikas med undantag för skolflygning.
(LST 1999-08-19).

Villkor 7

Större flyghändelser som innebär väsentligt ökad flygverksamhet skall i god tid anmälas till miljöskyddsnämnden. Närboende skall informeras.

Borås Flygplatsförening föreläggs med stöd av 39 a och 43 § ML att utföra kontroll av verksamheten och dess verkningar samt redovisa resultaten i enlighet med föreningens förslag daterat den 8 februari 1998 med följande tillägg.

- Antalet starter av flygplan stationerade vid Borås/Viareds flygplats skall redovisas fördelat på dag- och kvällstid. Med dagtid avses kl. 07 - 19 och kvällstid kl. 19 – 22. Vidare skall anges antal rörelser i trafikvarv.
- Farligt avfall enligt förordningen om farligt avfall och övrigt avfall (dock ej hushållsavfall) skall redovisas med angivande av avfallstyp, mängd, transportör och slutlig omhändertagare. Med övrigt avfall avses avfall som uppkommer till följd av flygverksamheten.
- Kemikalier (bränslen m.m.) som förbrukas i större mängd än 100 kg eller 100 liter skall redovisas (produktnamn och mängd).
Varuinformationsblad för kemikalier som ej använts tidigare skall redovisas.

(LST 1999-08-19).

2.3 Kommentarer

Fram till miljööverdomstolens dom har alla tidigare domar överklagats. Tvisterna har gällt frågan om flygvägar, omgivningens störningar av buller från flygverksamheten och inskränkningen av flygtider.

3 Dala Airport

3.1 Beslut

Datum	Beslutsmyndighet	Beslutet avser
1991-02-04	Koncessionsnämnden nr 17/91	Tillstånd enligt miljöskyddslagen till verksamheten vid Borlänge-Falun flygplats med undantag för den militära verksamheten. Beslutet överklagades.
1993-06-17	Regeringen nr 20	Överklagande i fråga om tillstånd till verksamheten vid Borlänge-Falun flygplats.
1993-11-03	Koncessionsnämnden	Uppskjutna frågor i KN beslut 91-02-04
1999-11-29	Miljödomstolen	Villkor för trafik med lätta flygplan.
2007-12-10	Länsstyrelsen	Ersättande av användning av urea

3.2 Gällande beslutstext och miljövillkor

Villkoren är hämtade från besluten ovan.

Koncessionsnämnden lämnar Dala Airport AB tillstånd enligt miljöskyddslagen till verksamheten vid Dala Airport med undantag för den militära verksamheten. Tillståndet gäller för följande antal flygrörelser:

- Från och med år 1996, 10 240 rörelser per år, varav 10 000 rörelser i reguljär trafik med Chapter 3-flygplan samt maximalt 240 rörelser i annat än reguljär trafik med Chapter 2-flygplan eller ej bullercertifierade tunga propellerflygplan.
- 18 000 flygrörelser per år med lätta luftfartyg.

För tillståndet gäller följande villkor:

Villkor 1

Verksamheten – inbegripet åtgärder för att minska buller samt vatten- och luftföroreningar – skall bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad sökanden har uppgett eller åtagit sig i ärendet, såvida inte något annat framgår av detta beslut.

(KN 1991-02-04).

Villkor 2

Reguljär trafik på flygplatsen får efter år 1995 endast ske med

- 1) propellerdrivna flygplan vars maximala startvikt är högst 9 000 kg, samt
- 2) flygplan vilka i miljövårdighetsbevis eller annat dokument som utfärdats av luftfartsmyndigheten med referens till ICAO, Annex 16, Volume I, Part 2, Chapter 3, eller FAA FAR Part 36 har högst bullervärdet 92,1 EPN dB räknat som det aritmetiska medelvärdet av det aktuella flygplanets tre certifieringsvärden.

(Regeringen 1993-06-17).

Villkor 3

Jetflygplan och flygplan med en högsta tillåten startvikt överstigande sju ton skall vid start använda bana 14 och vid landning bana 32, om inte trafik- eller säkerhetsskäl utgör hinder mot det.

(KN 1991-02-04).

Villkor 4

Jetflygplan med en högsta tillåten startvikt över tolv ton skall vid start på bana 14 vid ändrad färdriktning svänga vänster tidigast efter nio nautiska mil, räknat från VOR-DME-sändaren på flygplatsen, och vid start på bana 32 tillämpa direkt vänstersväng. Startförfarandet får frångås om det är nödvändigt av trafik- eller säkerhetsskäl.

(KN 1991-02-04).

Villkor 5

Bolaget skall vidta ljudisolerande åtgärder beträffande bostadshus som utsätts för momentana ljudnivåer om 100 dB(A) eller mer om ägaren till bostadshuset begär det. Åtgärderna skall vara utförda senast den 17 december 1993. Vilka bostadshus som skall komma i fråga skall bedömas i samråd med länsstyrelsen. Uppkommer meningsskiljaktighet mellan länsstyrelsen och bolaget skall frågan hänskjutas till koncessionsnämnden för avgörande. Även tvistig fråga mellan bolaget och en ägare till ett

bostadshus om isoleringsåtgärdernas omfattning får hänskjutas till koncessionsnämnden för avgörande.

Bolaget skall vidta åtgärder för att minska det buller som verksamheten ger upphov till vid omkringliggande bostadshus, då trafiken med Fokker-28 har upphört. Åtgärder skall vidtas för att minska den maximala ljudnivån inomhus i bostadsrum till högst 45 dB(A) där den maximala ljudnivån utomhus uppgår till minst 80 dB(A). Åtgärderna skall vidtas med berörd fastighetsägares samtycke och i samråd med denne. Åtgärderna skall vara utförda senast inom ett år från det att trafiken med Fokker F-28 har upphört, dock senast till utgången av år 1996.

(KN 1991-02-04 kompletterat och ändrat i Regeringens beslut 1993-06-17.)

Villkor 6

Start och landning med Chapter 2-plan får endast ske mellan kl 07.00 och 22.00. Enstaka landning får dock ske efter kl 22.00 med Chapter 2-plan.

(KN 1991-02-04).

Villkor 7

Flygutbildning avseende landnings- och startförfarandet av civila piloter med Chapter 2-plan får endast ske en gång per månad. Ett förslag till schema för utbildningen skall ges in till länsstyrelsen inom en tid som länsstyrelsen bestämmer.

Villkor 8

Dagvatten från rullbanor och hårdgjorda ytor i anslutning till stationsbyggnader och hangarer får inte tillföras grundvattnet eller Långsjön eller Kalven.

Åtgärderna skall vara utförda senast den 1 november 1994.

(KN 1991-02-04 kompletterad med datum i KN 1993-11-03.)

Villkor 9

Dagvatten från rullbanor och hårdgjorda ytor i anslutning till stationsbyggnad och hangar skall avledas via ledning till Tunaån. Endast vid extrema regntillfällen sommartid, när avisningsmedel inte används, får dagvatten bräddas till Svärdsjösjön. Detta villkor gäller from 1 november 1994.

(KN 1993-11-03)

Villkor 10

Avisning av flyplan skall ske inom en tät avisningsplatta med uppsamlingstank för glykolrester.

(KN 1993-11-03)

Villkor 11

Avisning av rullbanor och andra hårdgjorda ytor skall utföras med acetatbaserade avisningsmedel. Urea får dock användas vid svåra väderleksförhållanden när acetatmedlet inte har avsedd verkan. Urea får också användas tills vidare när Försvarsmakten begär det. Koncessionsnämnden överlåter enligt 20 § andra stycket åt Länsstyrelsen att fastställa villkor om Försvarsmaktens fortsätta användning av avisningsmedel sedan den pågående utredningen avslutats. (KN 1993-11-03, villkoret är dock inte längre aktuellt då flygplatsen inte längre är militär). 2007-12-10 godkände Länsstyrelsen användning av urea, dock till senast 2008-04-01. Bolaget skall inom den perioden ha avyttrat urea som avisningsmedel.

Lätta flygplan – villkor 1

Skolflygning, flygning med fallskärmshoppare och bogsering av segelflygplan får endast ske måndag till fredag mellan kl 07:00 och 22:00 samt lördag och söndag mellan klockan 09:00 och 18:00. Midsommarafton, midsommardagen och en söndag i en av månaderna maj, juli och augusti skall vara helt fria från flygning av detta slag. Dala Airport AB skall senast den 1 april meddela tillsynsmyndigheten och bekantgöra för allmänheten på lämpligt sätt vilka söndagar som flygning inte skall ske. (MD 1999-11-29).

Lätta flygplan – villkor 2

Vid start och landning med alla lätta trafikplan skall sådana trafikvarv följas som innebär att Naglarby, Yttre Svärdsjö, Rommeholen, St Tuna kyrka, Långsjö, Västansjö, Skärsjö och Sörbo därvid inte överflygs. Dala Airport AB skall på ett effektivt sätt sprida information till dem som nyttjar eller avser att nyttja flygplatsen om dessa trafikvarv. (MD 1999-11-29).

Lätta flygplan – villkor 3

Vid bogsering av segelflygplan skall området vid Långsjön undvikas enligt ESSD Landing Chart daterad 23 maj 1996. (MD 1999-11-29).

4 Eskilstuna flygplats

4.1 Beslut

Datum	Beslutsmyndighet	Beslutet avser
2006-06-29	Miljödomstolen, Mål nr M 18932-05	Tillstånd enligt miljöbalken.
2016-12-29	Mark- och miljödomstolen, Mål nr M 3659-16	Förlängning av igångsättningstid för Eskilstuna flygplats

4.2 Gällande beslutstext och miljövillkor

Miljödomstolen lämnar Eskilstuna kommun tillstånd till utökad civil flygverksamhet vid Eskilstuna flygplats avseende högst 27 400 flygrörelser per år, samt till de anläggningar/åtgärder som behövs för den utökade verksamheten allt huvudsaklig överensstämmelse med det som kommunen angett i ansökan och i övrigt uppgett i ärendet.
(MD 2006-06-29)

Samtliga villkor nedan är kopplade till ovanstående tillstånd.

Allmänt villkor 1

Verksamheten – inbegripet representativa flygplanstyper, flygvägar, start-, och landningsförfaranden samt trafikering under dygnet – skall bedrivas i huvudsak enligt vad kommunen har angett i ansökningshandlingar eller i övrigt åtagit sig i ärendet om inte annat framgår av nedanstående villkor.

Villkor 2

Kemiska produkter och farligt avfall skall förvaras på torr och mot omgivningen tät plats så att eventuella läckage inte kan förorena omgivningen.

Villkor 3a och 3b

3 a) Buller från verksamheten får inte överskrida 55 dBA FBN eller 70 dBA maximal ljudnivå flygtrafik vid en bostadsbyggnads fasad. Om begränsningsvärdet 70 dBA överskrids, ska villkoret ändå anses uppfyllt om det inte sker fler än sexton överskridanden mellan kl. 06.00 och 22.00 och fler än tre överskridanden mellan kl. 22.00 och 06.00.

3 b) Kommunen skall vidta bullerbegränsande åtgärder i alla byggnader som byggts före 2005 för bostadsändamål (permanentbostäder och fritidshus) respektive för vård- och utbildningsändamål, som utomhus:

- exponeras för flygbullernivå som överstiger FBN 55 dB(A)
- exponeras för maximalljudnivå överstigande 70 dB(A) minst tre gånger per natt mellan 22.00 och 07.00 under minst 150 nätter per år.
- exponeras för maximalbullernivåer som överstiger 80 dB(A) minst 250 dag- och kvällsperioder och minst 15 rörelser per sådan period.

Kommunen skall varje år ta fram ett underlag som visar vilka byggnader som utsätts för något av de tre ovan angivna bullerkriterierna med utgångspunkt från beräknade bullervärden under det senaste året. Till grund för beräkningarna skall ligga aktuell sammansättning av trafiken. Beräkningarna skall ske med den beräkningsmodell för flygbuller som fastställts senast av Försvarmakten och Luftfartsverket eller Luftfartsstyrelsen i samråd med Naturvårdsverket. Målet för åtgärderna är att den maximala ljudnivån inomhus nattetid inte överstiger 45 dB(A) och att ekvivalentbullernivån inomhus nattetid inte överstiger 30 dB(A). Kommunen skall ta fram förslag på vilka bullerskyddsåtgärder som behöver vidtas för de byggnader som utsätts för ovan angivna bullernivåer. Redovisningen skall ges in till tillsynsmyndigheten i slutet av varje år. Åtgärderna skall genomföras i samråd med fastighetsägaren inom två år från det att något av de ovan nämnda buller- kriteriernas inträde.

Åtgärder behöver inte vidtas om kostnaden för att minska bullernivån är oskälig i förhållande till bostadens standard och värde.

Vid eventuell oenighet mellan kommunen och fastighetsägare om vilka fastigheter som skall bli föremål för åtgärder skall frågan hänskjutas till tillsynsmyndigheten.

Villkor 4

Start och landningsövningar skall ske inom ramen för de trafikkrav som anges i verksamhetsbeskrivningen.

Villkor 5

Skolflygning i trafikvarv får endast ske följande tider: Vardagar kl. 08.00 – 17.00 samt på vardagskvällar tisdag och torsdag kl. 18.00 – 22.00. Under vardagskvällar måndag och onsdag får skolflygning endast ske efter medgivande från tillsynsmyndigheten. Skolflygning under

veckohelger eller långhelger får endast ske undantagsvis. Skolflygning samt VFR-flygningar med upprepade starter och landningar är inte tillåten två söndagar i juli, långfredagen, påskafton, Kristi himmelsfärdsdag, pingstafton, midsommarafton, midsommardagen, alla helgons dag, julafton och juldagen.

Villkor 6

Trafikvarvshöjd vid skolflygning skall vara minst 210 meter över underliggande terräng under den ljusa delen⁰ av dygnet och minst 300 meter över underliggande terräng i mörker.

Villkor 7

För samråd i kontrollfrågor och frågor rörande flygverksamheten skall finnas ett, av kommunen sammankallat, samarbetsorgan i vilket skall ingå representanter för kommunen och tillsynsmyndigheten. Till samarbetsorganet kan även knytas representanter för kommunen, representanter för flygoperatörer, närboende och andra som medlemmarna anser bör delta i arbetet.

Villkor 8

Kommunen skall för avisning av rullbanan, taxibana och ramper använda avisningsmedel som är baserade på acetat, formiat eller annan substans med jämförbara eller bättre egenskaper från miljösynpunkt. Dock får undantagsvis urea användas i samband med underkyllt regn eller vid motsvarande svåra isförhållanden.

Villkor 9

Avisning av flygplan får endast ske på för detta avsedd plats. Målsättning är att cirka 80 procent av spilld avisningsvätska skall omhändertas. Spilld avisningsvätska som samlats upp skall omhändertas på sätt som kan godtas av tillsynsmyndigheten.

Villkor 10

Dagvatten där risk finns för oljeförekomst skall anslutas till oljeavskiljare för utgången av år 2010. Detta gäller främst dagvatten från avisnings- och uppställningsytor, ytor där tankning av flygplan förekommer samt parkeringsplatser.

Villkor 11

Oljehalter i vatten som leds direkt till recipient får som riktvärde uppgå till högst 5 mg/l och i vatten som leds/överförs till det kommunala spillvattennätet får oljehalten som riktvärde* uppgå till högst 50 mg/l. Oljehalten avser mineralolja, oljeindex eller opolära alifatiska kolväten.

Villkor 12

Kallavfettningsmedel som används i verkstäder skall vara självspaltande. Allt avloppsvatten från verkstäder som kan bli oljekontaminerat skall behandlas i oljeavskiljare innan det leds till spillvattnet.

Villkor 13

Kommunen skall ansluta sanitärt avloppsvatten till sluten tank före utgången av år 2010. Eventuellt oljeförorenat vatten som inte klarar kravet på 5 mg/l för direkt avledning till dagvattennätet skall också från samma tidpunkt anslutas till sluten tank.

Villkor 14

Borttagning av gummi från banan skall ske på mekaniskt sätt.

Villkor 15

Ett aktuellt kontrollprogram skall finnas för verksamheten och följas. Programmet skall bland annat ange hur utsläppen skall kontrolleras med avseende på mätmetod, mätfrekvens och utvärderingsmetod. Förslag till nytt/reviderat/ kontrollprogram skall lämnas till tillsynsmyndigheten senast tre månader efter att denna dom vunnit laga kraft.

4.3 Bemyndiganden och verkställighetsförordande

Miljödomstolen bemyndigar med stöd av 22 kap 25 § miljöbalken tillsynsmyndigheten att meddela ytterligare föreskrifter om

- Flygskoleverksamheten
- Behovet av försiktighetsmått för utsläpp till vatten från bansystemet
- Omhändertagande av tillvaratagen avisningsvätska
- Beslut beträffande vilka bostäder mm som ska bullerisoleras och andra frågor beträffande beräkningar och åtgärder.

I denna dom meddelat tillstånd får på villkor som anges i 22 kap 28 § första stycket miljöbalken tas i anspråk även om domen inte vunnit laga kraft.

5 Falköpings flygplats

5.1 Beslut

Datum	Beslutsmyndighet	Beslutet avser
2009-04-28	Miljödomstolen	Tillstånd till miljöfarlig verksamhet Falköpings flygplats.

5.2 Gällande beslutstext och miljövillkor

Ur Miljörapport 2010 kan utläsas att följande villkor är aktuella för flygplatsen:

6000 flygrörelser per år varav högst 1000 jetflyg/år.

Villkor 1

Verksamheten ska bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad Falköpings kommun har angett i ansökningshandlingarna och i övrigt åtagit sig i målet om inte annat framgår av nedanstående villkor.

Villkor 2

Flygtrafik får endast ske under dag- och kvällstid (kl 07:00-22:00) med undantag för 200 LTO-cyklar per år, varav maximalt 20 med jetflyg.

Villkor 3

Motorkörning för underhåll ska begränsas till två timmar per vecka.

Villkor 4

Start och landning med motorflygplan får inte ske med trafikvarv över Falköpings tätort.

Villkor 5

Bostadshus och vårdlokaler som dag- och kvällstid (kl 07-22) utsätts för 80 dB(A) maxbullernivå mer än 150 gånger per år ska bullerisolas. Målet med åtgärderna ska vara att ljudnivån inomhus inte överstiger 45 dB(A).

Villkor 6

Avisning med glykol ska ske inomhus.

Villkor 7

Halkbekämpning av flygplatsens rullbana och övriga hårdgjorda ytor ska företrädesvis ske med sand, acetat, formiat eller annan från miljösynpunkt

likvärdig produkt. Urea får endast användas om trafiksäkerheten kräver det. Användningen av urea får inte överstiga 10 ton per år räknat som medelvärde under den senaste femårsperioden. Kommunen ska efter varje tillfälle med ureaanvändning anmäla förbrukad mängd urea till tillsynsmyndigheten. Tillsynsmyndigheten får fastställa mer preciserade villkor gällande under vilka förhållanden urea för användas och/eller vilken produkt som istället ska väljas.

Villkor 8

Kemiska produkter, inbegripet farligt avfall, ska hanteras på sådant sätt att spill eller läckage inte kan nå avloppet och så att förorening av mark, ytvatten eller grundvatten inte kan ske.

Villkor 9

Lagring av flygbränsle får uppgå till högst 100m³ vid enskilt tillfälle och ska ske inom invallat område under tak. Invallning ska rymma den största behållarens volym plus 10% av summan av övriga behållares volym. Invallning ska utföras så att spill kan samlas upp och utföras av material som är ogenomsläppligt för de invallade kemikalierna. Förorenat vatten från invallningen ska omhändertas som farligt avfall.

Villkor 10

Falköpings kommun ska inom sex månader från det att domen vunnit laga kraft ge in reviderat kontrollprogram till tillsynsmyndigheten.

6 Gällivare flygplats

6.1 Beslut

Datum	Beslutsmyndighet	Beslutet avser
2005-01-28	Miljödomstolen	Tillstånd enligt miljöbalken.

6.2 Gällande beslutstext och miljövillkor

Miljödomstolen lämnade i dom 2005-01-28 Gällivare kommun tillstånd till verksamhet vid Gällivare Flygplats. Tillståndet omfattar högst 5150 flygrörelser per år. Med tillståndet följer 8 villkor:

Villkor 1

Om inte annat följer av denna dom skall kommunen bedriva verksamheten i huvudsaklig överensstämmelse med vad kommunen angivit i ansökan eller i övrigt åtagit sig i målet.

Villkor 2

Kommunen skall genomföra bullerbegränsande åtgärder på befintliga bostadsbyggnader, såväl permanentbostäder som fritidshus, vid vilka det på grund av verksamheten vid flygplatsen under 150 dygn per år förekommer sammanlagt 450 händelser mellan kl. 22.00 och 07.00 då bullernivån utomhus överstiger 70 dB(A). Målet för åtgärderna skall vara att uppnå en beräknad ljudnivå inomhus som inte överstiger 45 dB(A).

Kommunen skall vidare genomföra bullerbegränsande åtgärder på befintliga bostadsbyggnader, såväl permanentbostäder som fritidshus, vid vilka det på grund av verksamheten vid flygplatsen under 150 dygn per år förekommer sammanlagt 450 händelser mellan kl. 07.00 och 22.00 då bullernivån utomhus överstiger 80 dB(A). Målet för åtgärderna skall vara att uppnå en beräknad ljudnivå inomhus som inte överstiger 50 dB(A).

Vid bestämmande av vilka bostäder som skall åtgärdas skall användas den teoretiska modell för flygbullerberäkning som Försvarsmakten och Luftfartsverket på uppdrag av regeringen fastställt den 26 februari 1998 med de uppdateringar av metoden som kan bli aktuella. Kommunen skall i takt med flygverksamhetens utveckling identifiera berörda fastigheter och samråda med ägarna om åtgärder när exponeringen enligt ovan uppkommer på grund av verksamheten. Åtgärderna skall ha vidtagits inom två år från det att det konstaterats att ett överskridande av kravnivån skett eller kommer att ske vid en fastighet, om inte överskridandet uppenbarligen är tillfälligt.

Åtgärderna behöver vidtas endast om kostnaderna är rimliga med hänsyn till byggnadens standard och värde och med hänsyn till den effekt som uppnås. I de fall parterna inte kommer överens överlåter miljödomstolen med stöd av 22 kap. 25 § 3 stycket miljöbalken åt tillsynsmyndigheten att bestämma vilka byggnader som skall bullerisoleras samt hur och när detta skall ske. Åtgärderna skall vara vidtagna inom ett år från lagakraftäggande avgörande.

Villkor 3

Spill på plattan av glykolvätska från avisning av flygplan skall som riktvärde* - beräknat för en hel vintersäsong - till minst 80 procent samlas upp och omhändertas på ett sätt som godkänns av tillsynsmyndigheten. Spill på plattan av glykolvätska från avisning av flygplan skall som riktvärd - beräknat för en hel vintersäsong - till minst 80 procent samlas upp och omhändertas på ett sätt som godkänns av tillsynsmyndigheten.

Villkor 4

Kommunen skall förvara kemikalier, drivmedel och farligt avfall som kan förorsaka miljöskada så att spridning till omgivningen inte kan ske.

Förvaring ovan jord av sådana material i flytande form skall från och med den 1 september 2005 ske på tätt, invallat underlag som rymmer hela den lagrade volymen. Obehöriga skall ej ha tillträde till förvaringsutrymmet.

Villkor 5

För halkbekämpning på flygplatsens rullbana och övriga hårdgjorda ytor skall företrädesvis användas mekanisk halkbekämpning, sand och acetatbaserade eller ur miljösynpunkt likvärdiga medel. Urea får endast användas om det erfordras med hänsyn till flygsäkerheten.

Villkor 6

Utgående vatten från markbäddarna skall från och med den 1 januari 2007 som riktvärde*beräknat som medelvärde för kalenderår underskrida totalfosfor 2,7 mg/l, totalkväve 40 mg/l samt BOD7 24 mg/l.

Villkor 7

Gällivare kommun skall ge in förslag till kontrollprogram till tillsynsmyndigheten inom tid som tillsynsmyndigheten bestämmer.

Villkor 8

Gällivare kommun skall årligen till tillsynsmyndigheten redovisa tidpunkt, omfattning och skäl till användandet av urea under det gångna året.

7 Gävle flygplats

7.1 Beslut

Datum	Beslutsmyndighet	Beslutet avser
2009-01-12	Miljödomstolen, Mål nr M 1549-08	Tillstånd att bedriva flygplatsdrift enligt ansökan.

7.2 Gällande beslutstext och miljövillkor

Tillståndet berättigar till 16000 flygrörelser per år, varav högst 200 med flygplan tyngre än tio ton.

Ur Miljörapport 2010 kan utläsas att följande villkor är aktuella för flygplatsen:

Villkor 1

Verksamheten ska bedrivas enligt ansökan.

Villkor 2

Bullerbekämpande åtgärder ska vidtas över vissa ljudnivåer.

Villkor 3

Hantering av avfall ska ske så att utsläpp motverkas.

Villkor 4

Halkbekämpning ska i första hand ske mekaniskt. Riktvärde för urea 12 ton/3år.

Villkor 5

Avisning ska ske på speciell plats.

Villkor 6

Dagvatten ska ledas till avskiljare.

Villkor 7

Modellflyg får endast förekomma under vissa tider.

Villkor 8

Kontrollprogram inklusive provtagning i Spikåsbäcken ska finnas.

8 Göteborg Landvetter flygplats

8.1 Beslut

Datum	Beslutsmyndighet	Beslutet avser
1976-11-23	Koncessionsnämnden nr 138/76	Tillstånd enligt miljöskyddslagen till verksamheten vid den västra rullbanan vid Göteborg-Landvetter allmänna flygplats. Prövotidsutredning buller, vatten och luft.
1983-01-13	Koncessionsnämnden nr 3/83	Beslut som avslutade prövotidsförfarande i de uppskjutna frågorna samt nya villkor.
1990-02-05	Koncessionsnämnden nr 8/90	Beslut rörande ansökan om omprövning av villkor i tillstånd, förknippat med 14 st särskilda villkor. Prövotid för luftutsläpp vid taxning och övrig fordonstrafik, bränslehantering och lokaluppvärmning. Utsläpp till vatten från avisning av flygplan och rullbana, samt bränslespill och brandövningar.
1992-05-27	Koncessionsnämnden nr 81/92	Fastställande av SID mot Backa VOR.
1992-11-11	Koncessionsnämnden nr 162/92	Tillstånd att använda flygvägen Petas 1 Delta Arrival.
1993-02-04	Koncessionsnämnden nr 16/93	Komplettering av tidigare villkor efter avslutat prövotidsförfarande. Beslutet är förknippat med tre st särskilda villkor.
1993-06-10	Regeringsbeslut nr 5	Prövotid beträffande utsläpp av kväveoxider till luft och korrigering av villkor efter överklagande av koncessionsnämndens beslut 1990-02-05 samt villkor för flygväg för tunga lågprestanda flygplan.
1996-05-02	Koncessionsnämnden nr 76/96	Avslutar prövotidsförfarandet i regeringens beslut 1993-06-10 och

		föreskriver ytterligare villkor för det i nr 8/90 meddelade tillståndet.
1997-12-17	Koncessionsnämnden nr 160/97	Ändrat villkor om acetat, formiat etc.
1998-11-26	Regeringsbeslut nr 9	Nytt beslut avseende utsläpp av kväveoxider till luft efter överklagande av beslut 1996-05-02.
2006-03-10	Miljödomstolen nr M 118-01	Omprövning av verksamheten vid Landvetter flygplats – upphävande av villkor från dom 1998-11-26.
2006-07-11	Miljödomstolen nr M 3129-05	Ansökan om tillstånd till lufttrumsförändringar (Lufttrum-98) för Göteborg-Landvetter flygplats.
2006-11-07	Miljööverdomstolen Mål nr M 2856-06	Omprövning av villkor.
2007-12-19	Miljödomstolen	Dimensionerande flygplan för bullerskyddsåtgärder
2008-10-08	Miljödomstolen M118-01 M 3129-05	Omprövning av villkor samt nya villkor efter genomförda prövotidsutredningar
2009-12-22	Miljööverdomstolen M 8675-08	Omprövning av verksamheten vid Göteborg-Landvetter flygplats, uppskjutna frågor
2010-11-17	Högsta Domstolen Mål nr T 404-10	HD prövar ej mål M 118-01. Dom i MÖD 2009-12-22 vinner därmed laga kraft.
2011-06-27	Mark- och miljödomstolen vid Vänersborgs tingsrätt	Dom i mål 118-01 efter genomförd prövotidsutredning enligt beslut 2008-10-08.
2015-06-17	Vänersborgs tingsrätt, Mark- och miljödomstolen	Deldom, nya miljövillkor för flygplatsen meddelas.
2016-04-28	Svea hovrätt, Mark- och miljööverdomstolen	Dom, meddelande om ändring av ett antal av miljövillkoren från meddelad dom 2015-06-17

8.2 Tillämpning av Miljötillstånd

Göteborg Landvetter har beslutat att inte ta tillståndet meddelad i domen 2016-04-28 (se kap. 7.6) i anspråk då det avser befintlig och utökad verksamhet. Flygplatsen tillämpar således samma tillstånd som man gjort sedan deldom från 2009 (se kap. 7.5).

8.3 Domslut för dom meddelad 2009-12-22

Allmänt villkor 1

Verksamheten ska bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad Luftfartsverket uppgivit och i övrigt åtagit sig i målet om inte annat framgår av nedanstående villkor.
(MD 2008-10-08).

Flygverksamhetens omfattning får inte överstiga 80 000 flygrörelser per år med tunga flygplan (> 7 ton och all jet).
(MD 2006-03-10).

Slutliga villkor

I dom från MD 2006-03-10 upphävdes de villkor som föreskrivits för tillståndet till verksamheten vid Göteborg-Landvetter flygplats i samtliga tidigare beslut av Koncessionsnämnden för miljöskydd och i förekommande fall av regeringen efter överklagande, förutom regeringens beslut 1998-11-26 i fråga om handlingsplan för en begränsning av utsläppen av kväveoxider. MÖD ersatte 2009-12-22 denna handlingsplan med en bredare handlingsplan för utsläpp till luft, se U1 nedan.

Villkor 2

Luftfartsverket skall före utgången av år 2006 publicera en bestämmelse om att proceduren i flygplanets handbok för start med lägsta möjliga buller skall användas vid start och stigning.
(MD 2006-03-10).

Villkor 3

Luftfartsverket skall vidta bullerskyddsåtgärder i bostadsbyggnader samt vård- och undervisningslokaler som utomhus

- exponeras för FBN 60 dB(A) eller däröver,
- exponeras för maximalljudnivåer 80 dB(A) eller däröver, minst 150 nätter per år med minst 3 flygrörelser per natt.

Bullerskyddsåtgärder skall vidtas allt eftersom flygtrafiken ökar. Målet för de bullerbegränsande åtgärderna skall vara att flygbullernivån FBN inomhus inte överstiger 30 dB(A) och att den maximala ljudnivån inomhus nattetid i de lokaler som används nattetid inte överstiger 45 dB(A).

Dimensionerande för bullerskyddsåtgärderna skall vara de i dagsläget mest bullrande flygplanstyperna, dock inte sådana flygplanstyper som endast förekommer vid enstaka tillfällen.

Vid bestämmande av vilka byggnader som skall bli föremål för åtgärder skall teoretiska beräkningar av flygbuller göras med den beräkningsmodell för flygbuller som senast fastställts av Försvarmakten och Luftfartsverket eller Luftfartsstyrelsen i samråd med Naturvårdsverket, eller enligt en provisorisk metod som fastställts av tillsynsmyndigheten.

Bullerskyddsåtgärder skall vidtas endast om kostnaderna är rimliga med hänsyn till bostadens standard och värde och med hänsyn till den samhällsnytta och effekt som uppnås.

Bullerskyddsåtgärderna skall utformas och företas i samråd med fastighetsägarna. Åtgärderna skall vara vidtagna senast inom ett år från det att denna dom har vunnit laga kraft för då berörda byggnader och därefter inom ett år efter det att en byggnad berörs.

Vid meningsskiljaktighet mellan Luftfartsverket och fastighetsägaren om åtgärdernas utformning och dimensionering skall Luftfartsverket hänskjuta frågan till tillsynsmyndigheten för beslut om vilka åtgärder som bedöms rimliga att kräva. Tillsynsmyndigheten kan också i sådana fall medge anstånd från tidskravet för genomförande av åtgärder.
(MD 2006-03-10).

Villkor 4

Luftfartsverket skall vart tredje år genom mätning kontrollera hur aktuell bullerberäkning – enligt den beräkningsmodell för flygbuller som senast fastställts av Försvarmakten och Luftfartsverket eller Luftfartsstyrelsen i samråd med Naturvårdsverket, eller provisorisk metod som fastställts av tillsynsmyndigheten – stämmer överens med den verkliga bullerexponeringen. Efter samråd med Luftfartsverket skall tillsynsmyndigheten fastställa hur mätningarna skall genomföras.
(MD 2006-03-10).

Villkor 5

Luftfartsverket får för halkbekämpning av bansystem och stationsplatta inte använda andra halkbekämpningsmedel än sådana som är baserade på acetat,

formiat eller annat ämne med från hälso- och miljösynpunkt jämförbara eller bättre egenskaper. Innan Luftfartsverket använder ett halkbekämpningsmedel som verket bedömt vara baserat på ett ämne med jämförbara eller bättre hälso- och miljöegenskaper skall tillsynsmyndigheten informeras.

I undantagsfall får urea användas i samband med underkylt regn eller vid motsvarande svåra isförhållanden eller på platser som från trafiksäkerhetssynpunkt kräver särskilt noggrann halkbekämpning. När urea har använts skall tillsynsmyndigheten informeras skriftligen om det. (MD 2006-03-10).

Villkor 6

Allt avloppsvatten från verkstäder som kan bli oljekontaminerat skall behandlas i oljeavskiljare på ett sådant sätt att halten olja (oljeindex) i utgående vatten som riktvärde inte överstiger 5 mg/l vid utsläppspunkten till flygplatsens spillvattennät. (MD 2006-03-10).

Villkor 7

Kallavfettningsmedel som inte är självspaltande får inte föras till flygplatsens spillvattennät eller släppas ut på annat sätt. (MD 2006-03-10).

Villkor 8

Spillvatten som leds till flygplatsens spillvattennät får inte innehålla halter av föroreningar som överskrider, som riktvärde (ett värde, som om det överskrids, medför en skyldighet för tillståndshavaren att vidta åtgärder så att värdet kan hållas) och månadsmedelvärde, följande värden:

Cd	1,0 µg/l
Pb	0,05 mg/l
Cu	0,20 mg/l
Cr _{tot}	0,05 mg/l
Ni	0,05 mg/l
Zn	0,20 mg/l
Olja (Oljeindex)	5 mg/l

(MD 2006-03-10).

Villkor 9

Brandövningsplatsen skall byggas med helt täta system för släckvatten, släckvätskor och oljespill samt reningsanordning för överskottsvätskor så att inget förorenat vatten leds till recipienten.

(MD 2006-03-10).

Villkor 10

Borttagning av gummi från banan skall så långt det är praktiskt möjligt ske på mekaniskt sätt. (MD 2006-03-10).

Villkor 11

Från och med den 1 januari 2008 får det i följande delverksamheter på flygplatsen inte användas sådana kemiska produkter för vilka det saknas dokumenterad kunskap om risken för olägenheter för människors hälsa och miljön på grund av dålig nedbrytbarhet, akut och kronisk toxicitet och bioackumulering:

- service och underhåll av flygplan, markanläggningar samt mark- och servicefordon, med undantag för den verksamhet som rör bränsleförsörjning av flygplan,
- räddningstjänsten.

Tillsynsmyndigheten får medge undantag från kravet på dokumenterad kunskap och anstånd från tidskravet för en enskild kemisk produkt.

Kemiska produkter som enligt tillämpliga föreskrifter är klassificerade som hälso- eller miljöfarliga och farligt avfall skall hanteras på sådant sätt att spill eller läckage som kan medföra miljö- eller hälsorisker inte kan nå avloppet.

(MD 2006-03-10).

Villkor 12

Tankar med tillhörande påfyllningsanordningar skall vara invallade i täta invallningar som rymmer största tankens volym och minst 10 % av summan av övriga tankar, om det finns flera i samma invallning.

(MD 2006-03-10).

Villkor 13

För det fall olja används för uppvärmning av lokalerna får endast oljekvalitet med en svavelhalt på högst 0,1 viktprocent användas.

(MD 2006-03-10).

Villkor 14

För informationsutbyte i frågor rörande verksamheten vid flygplatsen skall det finnas ett informationsorgan. I organet skall det ingå representanter för Luftfartsverket, Naturvårdsverket, Länsstyrelsen i Västra Götalands län,

Länsstyrelsen i Hallands län, Göteborgsregionens kommunalförbund, Härryda, Göteborgs, Lerums, Mölndals, Kungsbacka, Borås, Bollebygd, Partille, Marks, Alingsås och Ale kommuner, samt företrädare för Gryaab. Flygbolag samt pilot- och flygledarorganisationer får utse representanter i informationsorganet. På förslag från Luftfartsverket, Naturvårdsverket eller ovannämnda länsstyrelser eller kommuner får tillsynsmyndigheten besluta att även andra kan adjungeras i informationsorganet.

Tillsynsmyndigheten bestämmer närmare hur arbetet i informationsorganet skall bedrivas.
(MD 2006-03-10).

Villkor 15

Vid flygplatsen skall Luftfartsverket ha en informationsfunktion med uppgift att vid förfrågningar och när det annars behövs ge allmänheten och informationsorganet upplysningar om verksamheten vid flygplatsen.
(MD 2006-03-10).

Villkor 16

För verksamheten skall finnas ett kontrollprogram, som möjliggör en bedömning av om villkoren följs. I kontrollprogrammet skall anges mätmetoder, mätfrekvens och utvärderingsmetoder.
(MD 2006-03-10).

Utredningsvillkor

Miljödomstolen (2006-03-10) sköt med stöd av 22 kap. 27 § miljöbalken upp målet 118-01 i vissa delar och föreskrev utredningsvillkor, som sedan reviderats i senare domar – se nedan.

U1

Luftfartsverket skall verka för ett genomförande av de åtgärder som beskrivs i verkets handlingsplan för minskade utsläpp till luft, daterad 2009-06-18.
Genomförda åtgärder ska redovisas i miljörapporten.
(MÖD 2009-12-22).

U2

Luftfartsverket skall vidta bullerskyddsåtgärder i bostadsbyggnader samt vård- och undervisningslokaler som utomhus

- exponeras för FBN 55 dB(A) eller däröver
- exponeras för maximalljudnivåer 70 dB(A) eller däröver, minst 150 nätter per år med minst 3 flygrörelser per natt.

Målet för de bullerbegränsande åtgärderna skall vara att flygbullernivån FBN inomhus inte överstiger 30 dB(A) och att den maximala ljudnivån inomhus nattetid i de lokaler som används nattetid inte överstiger 45 dB(A).

Åtgärder behöver inte vidtas på skol- eller vårdbyggnader som utsätts för den angivna nivån om de inte används för ändamålet nattetid annat än undantagsvis.

Dimensionerande för bullerskyddsåtgärderna skall vara de i dagsläget mest bullrande flygplanstyperna/för närvarande Boeing 747-200), dock inte sådana flygplanstyper som endast förekommer vid enstaka tillfällen.

Vid bestämmande av vilka byggnader som skall bli föremål för åtgärder ska teoretiska beräkningar av flygbuller göras med den beräkningsmodell för flygbuller som senast fastställts av Luftfartsstyrelsen och Försvarsmakten i samråd med Naturvårdsverket, eller enligt den provisoriska metoden som fastställts av tillsynsmyndigheten.

Bullerskyddsåtgärder ska vid behov vidtas på byggnader som är byggda före miljödomstolens dom den 10 mars 2006. Byggnader som åtgärdats med stöd av villkor 3 i nämnda dom berörs inte av detta villkor.

Bullerskyddsåtgärderna ska utformas och företas i samråd med fastighetsägarna. Vid bedömning av vilka åtgärder som ska vidtas ska även hänsyn tas till att kostnaderna är rimliga med hänsyn till bostadens standard och värde. Vid denna rimlighetsbedömning ska även beaktas tidigare vidtagna åtgärder och nedlagda kostnader på fastigheten. Åtgärderna ska vara vidtagna senast inom tre år från det att denna dom har vunnit laga kraft för då berörda byggnader och därefter inom ett år efter det att en byggnad berörs.

Vid meningsskiljaktighet mellan Luftfartsverket och fastighetsägaren om åtgärdernas utformning och dimensionering ska Luftfartsverket hänskjuta frågan till tillsynsmyndigheten för beslut om vilka åtgärder som bedöms rimliga att kräva. Tillsynsmyndigheten kan också i sådana fall medge anstånd från tidskravet för genomförande av åtgärder.

(MÖD 2009-12-22).

U 3-U5 samt U10

U3-U5 samt U10 blev i MD 2008-10-08/MÖD 2009-12-22/MMD 2011-06-27 slutliga villkor 1-9 samt ett onummerat villkor gällande flygvägskorridorer .

Villkor gällande flygvägskorridorer

Bredden av flygvägskorridorerna fastställs till +/- 1 nautisk mil från de nominella flygvägarna.
(MMD 2011-06-27).

Slutliga villkor 1- 9

1. Ankommande och avgående trafik som framförs enligt Instrument Flight Rules (IFR) ska i huvudsak avvecklas efter det föreslagna SID/STAR systemet med tillhörande regelverk (Transportstyrelsens författningssamling). Minst 90 % av startande IFR-trafik ska som riktvärde* framföras inom föreslagna flygstråk (SID).

*Med riktvärde avses ett värde som, om det överskrids, medför en skyldighet för tillståndshavaren att vidta åtgärder så att värdet kan hållas

2. När trafiksituation och väderförhållanden medger detta skall bana 21 användas för start och bana 03 för landning. Om under ett år andelen starter på bana 03 överstiger 25 % eller andelen landningar på bana 21 överstiger 75 % ska LFV undersöka anledningen härtill samt till tillsynsmyndigheten redovisa resultatet av undersökningen jämte förslag till åtgärder.

3. Trafikavveckling av jettrafik ska ske enligt följande

Startande

Luftfartyg ska följa SID tills de uppnått lägst höjden 6 500 FT (2 000 m) MSL.

Tidigaste tillåten avvikelse från SID Södra spåret är när luftfartyget uppnått lägst höjden 10 000 fot.

Nattetid (kl. 22.00-06.00) ska luftfartyg följa SID till definierade angivna fasta punkter för tidigaste avvikelse eller till dess luftfartygen uppnått lägst höjden 10 000 FT (3 050 m) MSL.

Nattetid får luftfartyg inte lämna SID SABAK förrän vid den fasta svängpunkten vid start från bana 21.

Landande

Luftfartyg ges färdtillstånd till lägst 3 000 FT (900 m) MSL till dess slutlig inflygning påbörjas.

Luftfartyg ska under högtrafik tillämpa Öppna STAR och under lågtrafik Slutna STAR förutsatt att luftfartyget har godkänd navigeringsutrustning.

Vid tillämpning av Öppna STAR radarleds normalt luftfartygen under 5 000 FT (1 500 m) MSL inom angivna radarledningsområden.

4. Trafikavveckling av propellertrafik, MTOW överstigande 7 000 kg, ska ske enligt följande:

Startande

Luftfartyg ska följa SID upp till en höjd av lägst 4 000 FT (1 200 m) MSL.

När luftfartygets prestanda medför trafikavvecklingssvårigheter eller avsevärd försening används under tiden kl. 06.00-22.00 definierade lågfartssektorer.

Landande

Luftfartyg ges färdtillstånd till lägst 3 000 FT (900 m) MSL men tillåts sjunka till 2 500 FT (750 m) MSL på baslinje mot slutlig inflygning.

Luftfartyg ska under högtrafik tillämpa Öppna STAR och under lågtrafik Slutna STAR förutsatt att luftfartyget har godkänd navigeringsutrustning.

5. Visuellt inflygning med jettrafik eller propellertrafik (MTOW överstigande 7 000 kg) är ej tillåten.

6. För trafikavveckling av lätt IFR-trafik (propellerdrivet luftfartyg med MTOW 7 000 kg eller lägre) gäller följande:

Startande

Luftfartyg tillåts efter start svänga på kurs direkt mot destination via lämpligaste navigationshjälpmedel.

Landande

Luftfartyg ges klarering till lägst 3 000 FT (900 m) MSL men tillåts lämna höjden för lägst 2 000 FT (600 m) MSL, när hänsyn till hinderfrihet medger detta. Inflygningen fullföljs visuellt när så är möjligt.

7. En procedur för kontinuerlig nedstigning från hög höjd såsom marschhöjd, ska färdigställas och publiceras.

8. Avvikelser från den trafikavvecklingsmetodik som angetts får ske i följande situationer:

- Luftfartyg tillåts avvika då flygsäkerheten så kräver.
- Luftfartyg tillåts avvika vid skolflygning IFR.
- Luftfartyg tillåts avvika p.g.a. väderskäl (t.ex. åskväder eller isbildningsrisk) eller väntningssituationer (t.ex. dimma eller halkbekämpning).

- Luftfartyg tillåts avvika då navigeringshjälpmedel på vilket SID och/eller STAR baseras på är ur funktion eller otillförlitligt. Strävan skall dock vara att efterlikna SID/STAR vid utarbetande av klarering.
- Luftfartyg tillåts avvika då andra luftrumsintressenter starkt begränsar tillgängligt utrymme i någon del av terminalområdet.
- Luftfartyg tillåts avvika i samband med ambulanstransport.

9. Flygvägen SID Nolvik1P/Negil2P för tunga lågprestandaflugplan ska ha den sträckning som framgår av ett i Regeringsbeslut daterat 1993-06-10 (Regeringsärende M 90/873/8) som 1:2 betecknat förslag.

U 6

Villkoret upphävt enl MÖD 2009-12-22, fasställt av HD 2010-11-17.

U 7

Luftfartsverket ska bygga en dammanläggning för rening av dagvattnet som minst motsvarar etapp 1 och etapp 2a enligt Utredning avseende dagvattenhantering, aktbilaga 173, flik U7. Anläggningen ska tas i drift före utgången av år 2010.

All grå snö som samlas upp ska läggas upp med avrinning mot reningsanläggning.

U 8

Avisningsvätskan ska samlas upp.

Uppsamlingsgraden med avseende på glykol ska från och med 2011 vara minst 70 % av använd mängd glykol som riktvärde* och årsmedelvärde.

Avisningsvätskan som samlas upp ska upparbetas och återanvändas så långt det är möjligt.

Vidtagna åtgärder som syftar till att minska spillet ska rapporteras till tillsynsmyndigheten i den årliga miljörapporten.

Den uppsamlade vätskan som inte kan återanvändas ska tillföras spillvattennätet efter samråd med GRYAAB och tillsynsmyndigheten. Den uppsamlade vätskan ska, innan den leds till spillvattennätet på flygplatsen, renas så att halten metaller och olja som riktvärde* inte överskrider följande värden:

Cd	1,0 µg/l
Pb	0,05 mg/l
Cu	0,20 mg/l
Cr _{tot}	0,05 mg/l
Ni	0,05 mg/l
Zn	0,20 mg/l

Olja (Oljeindex)

5 mg/l.

Värdena ovan ska klaras vid varje utsläppspunkt inom flygplatsområdet.

Glykolförorenad snö ska läggas upp så att glykolen avrinner mot spillvattennätet.

*Med riktvärde avses ett värde som, om det överskrids, medför en skyldighet för tillståndshavaren att vidta åtgärder så att värdet kan hållas.

Delegation

Med stöd av 22 kap. 25 § miljöbalken överlåts till tillsynsmyndigheten att fastställa de ytterligare villkor som kan behövas i följande avseenden:

1. Dimensionerande flygplan vid bestämning av bullerisolerande åtgärder.
2. Utformning och dimensionering av reningsanläggningen för dagvatten.
3. Utsläppsvillkor för dagvatten.
4. Utformning och dimensionering av åtgärder för omhändertagande av glykolhaltig avsningsvätska.
5. Upparbetning och nyttiggörande av uppsamlad avsningsvätska i egen eller annan verksamhet.
6. Undantag från krav på eftermontering av partikelfilter på äldre tunga fordon.

(MD 2008-10-08/MÖD 2009-12-22).

Verkställighetsförordnande

Villkor avseende det nya flygvägssystemet gäller även om domen inte fått laga kraft

(MD2008-10-08).

8.4 Domslut för dom meddelad 2016-04-28

A. Tillstånd

Mark- och miljööverdomstolen, som godkänner den i målet upprättade miljökonsekvensbeskrivningen, lämnar Swedavia AB tillstånd enligt 9 kap. miljöbalken (1998:808) att vid Göteborg Landvetter Airport bedriva flygplatsverksamhet på en rullbana i en omfattning av högst 90 000 flygrörelser per år samt att, vid behov, göra de nybyggnationer samt om- och tillbyggnader som anses nödvändiga för denna verksamhet. Detta tillstånd ersätter tidigare meddelade tillstånd och villkor för verksamheten.

Mark- och miljödomstolen lämnar vidare bolaget tillstånd enligt 11 kap. miljöbalken att utöka de tre befintliga dagvattendammarna (dammanläggningen) till en yta om cirka 5,5 ha och för detta ändamål höja in- och utlopp i respektive damm (anläggningsåtgärder) i huvudsaklig överensstämmelse med vad som anges i ansökningshandlingarna samt vad sökanden i övrigt har uppgett eller åtagit sig i målet. Mark- och miljödomstolen bestämmer den arbetstid inom vilken anläggningsåtgärderna ovan ska vara utförda till två år räknat från dagen för lagakraftvunnen dom i målet.

För tillståndet ska gälla följande:

B. Slutliga villkor

Villkor 1

Om inte något annat följer av övriga villkor ska anläggningarna utformas och verksamheten bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad Swedavia har angivit i denna tillståndsansökan jämte bilagor samt vad sökanden i övrigt har uppgett eller åtagit sig i målet.

Bananvändning och flygvägar

Huvudregel

Villkor 2

Ankommande och avgående luftfartyg som framförs enligt Instrument Flight Rules (IFR) ska som huvudregel följa det i ansökan redovisade SID/STAR-systemet med vid var tidpunkt tillhörande regelverk (f.n. Transportstyrelsens författningssamling med följdföreskrifter).

Vid tillämpning av villkor och föreskrifter i denna dom ska följande gälla:

- alla angivna värden som avser flygbuller ska vara beräknade värden om inte annat anges,
- vid beräkning av flygbuller ska vid var tid fastställd bullerberäkningsmetod tillämpas, vilket för närvarande är den metod för flygbullerberäkning som fastställts i kvalitetssäkringsdokumentet den 31 oktober 2011 av Transportstyrelsen och Försvarsmakten i samråd med Naturvårdsverket. Saknas en sådan beräkningsmetod ska tillsynsmyndigheten bestämma vilken metod som ska användas,
- med tätorter avses tätorter med den utbredning de har enligt SCB:s definition vid tiden för denna doms lagakraftvinnande.

Jettrafik

Villkor 3

Trafikavveckling av jettrafik ska ske enligt följande:

Avgående trafik Minst 90 procent av avgående luftfartyg ska följa SID och ska därvid framföras inom flygvägskorridorer ± 1 nautisk mil från den nominella flygvägen fram till den punkt där luftfartygen får lämna SID. Avgående luftfartyg ska följa SID upp till höjden 6 500 fot (2 000 m) Mean Sea Level (MSL) om inte annat följer enligt nedan.

i.

Luftfartyg får dag/kväll (kl. 06–22) lämna SID vid den höjd då bullernivån på marken understiger maximal ljudnivå 65 dB(A).

ii.

Nattetid (kl. 22-06) ska luftfartyg följa SID till definierade fasta punkter eller till dess luftfartygen uppnått lägst höjden 10 000 fot (3 050 m) MSL.

iii.

Nattetid (kl. 22-06) ska luftfartyg som följer SID SABAK följa SID till den definierade fasta svängpunkten vid start från bana 21.

iv.

Tidigaste tillåten avvikelse från SID LABAN nordost från bana 21 (Södra spåret) är när luftfartyget uppnått lägst höjden 10 000 fot (3 050 m) MSL eller vid den höjd då bullernivån på marken understiger maximal ljudnivå 60 dBA.

Ankommande trafik

Luftfartyg får gå ner till lägst höjden 3 000 fot (900 m) MSL, med undantag för Slutna STAR till bana 21 som får gå ner till lägst 2 500 fot (750 m) MSL, till dess slutlig inflygning påbörjas. varav maximalt 2 100 per år vid tillståndsgivna antal flygrörelser vad avser OSNAK2X proceduren. Genomförda RNP AR procedurer ska kvartalsvis redovisas till tillsynsmyndigheten inom en månad efter utgången av varje kvartal samt i miljörapporten.

Tillsynsmyndigheten ska var tredje år informeras om utvecklingen av teknik som möjliggör RNP AR inflygningsförfaranden och förutsättningarna för att använda sådan teknik vid flygplatsen med syfte att minska bullerpåverkan vid flygplatsens södra och norra närområden.

Propellertrafik med MTOW överstigande 7 ton

Villkor 4

Trafikavveckling av propellertrafik med MTOW överstigande 7 ton ska ske enligt följande:

Avgående trafik

Luftfartyg ska följa SID upp till höjden 4 000 fot (1 200 m) MSL om inte annat följer enligt nedan.

i.

Luftfartyg får lämna SID vid den höjd då bullernivån på marken understiger maximal ljudnivå 65 dB(A).

ii.

När luftfartygets prestanda medför trafikavvecklingssvårigheter eller avsevärd försening används under tiden kl. 06-22 definierade lågfartssektorer.

Ankommande trafik

Luftfartyg får gå ner till lägst höjden 2 500 fot (750 m) MSL till dess slutlig inflygning påbörjas.

Propellertrafik med MTOW 7 ton eller lägre

Villkor 5

Trafikavveckling av propellertrafik med MTOW 7 ton eller lägre ska ske enligt följande:

Avgående trafik

Luftfartyg tillåts efter start svänga på kurs direkt mot destination via lämpligaste navigationshjälpmedel.

Ankommande trafik

Luftfartyg får gå ner till lägst höjden 2 000 fot (600 m) MSL till dess slutlig inflygning påbörjas. Inflygningen får fullföljas visuellt när så är möjligt.

Villkor 6

Bolaget ska senast sex månader efter det att denna dom vunnit laga kraft och därefter regelbundet, till följd av ändringar av flygplansflottan, till tillsynsmyndigheten ge in förslag till en närmare indelning av flygplanstyper i klasser. Förslaget ska kunna ligga till grund för villkoren 3i och 4i samt villkorsdelegation enligt punkten E, första strecksatsen.

Särskilda undantag

Villkor 7

Andra in- och utflygningsförfaranden får tillämpas i följande fall:

- när piloten och/eller flygtrafikledningen gör bedömningen att flygsäkerheten föranleder det,
- vid skolflygning IFR,
- p.g.a. väderskäl (t.ex. åskväder, isbildningsrisk, dimma eller halkbekämpning),
- då andra luftrumsintressenter tillfälligt begränsar tillgängligt utrymme i någon del av kontrollzonen och/eller terminalområdet (Göteborg TMA),
- i samband med ambulanstransport,
- vid banarbeten,
- vid Försvarsmaktens användning av flygplatsen vid incidentberedskap samt
- vid andra jämförbara omständigheter.

Situationer eller förhållanden som kan förutses ska föregås av anmälan till tillsynsmyndigheten. Rapportering av samtliga orsaker till ovanstående undantag och dess konsekvenser ska ske kvartalsvis till tillsynsmyndigheten.

Bullerskyddsåtgärder

Villkor 8

Swedavia ska vidta bullerskyddsåtgärder i bostadsbyggnader (här avses både permanent- och fritidsbostäder) samt vård- och undervisningslokaler som utomhus exponeras för

- FB_{NEU} 55 dBA eller däröver,
- maximalljudnivåer 70 dBA eller däröver, minst 150 nätter per år med minst 3 flygrörelser per natt.

Dessutom ska bullerskyddsåtgärder vidtas i bostadsbyggnader som regelbundet exponeras för

- 80 dB(A) maximal ljudnivå och därutöver, dag- och kvällstid (kl. 06–22) samt i undervisningslokaler som regelbundet exponeras för
- 70 dB(A) maximal ljudnivå och därutöver, dagtid (kl. 07–18).

Dessutom ska bullerskyddsåtgärder vidtas i bostadsbyggnader som regelbundet exponeras för

- 80 dBA maximalnivå och därutöver, dag- och kvällstid (kl. 06–22).

Målet för de bullerbegränsande åtgärderna ska vara att flygbullernivån FB_{NEU} inomhus inte överstiger 30 dBA och att den maximala ljudnivån inomhus nattetid inte överstiger 45 dBA.

Åtgärder behöver inte vidtas på vård- och undervisningslokaler som utsätts för den angivna maximalljudnivån för natt om de inte används för ändamålet nattetid annat än undantagsvis.

Dimensionerande för bullerskyddsåtgärderna ska vara de vid varje tidpunkt mest bullrande flygplanstyperna, dock inte sådana flygplanstyper som endast förekommer vid enstaka tillfällen.

Vid bedömning av vilka åtgärder som ska vidtas ska även hänsyn tas till att kostnaderna är rimliga med hänsyn till bostadens standard och ekonomiska värde. Vid denna rimlighetsbedömning ska även beaktas tidigare vidtagna åtgärder och nedlagda kostnader på fastigheten.

Bullerskyddsåtgärderna ska utformas och företas i samråd med fastighetsägarna. Vid meningsskiljaktighet mellan bolaget och fastighetsägaren om åtgärdernas utformning och dimensionering ska bolaget hänskjuta frågan till tillsynsmyndigheten för beslut om vilka åtgärder som bedöms rimliga att kräva.

Åtgärderna ska vara vidtagna senast inom tre år från det att domen i denna del har vunnit laga kraft för de då berörda byggnaderna och därefter inom två år från det att en annan byggnad exponeras av ljudnivåer som överstiger ovan angivna begränsningsvärde.

Kompletterande åtgärder på byggnader som redan delvis har åtgärdats ska slutföras senast fem år från det att domen i denna del har vunnit laga kraft. Tillsynsmyndigheten får vid behov i det enskilda fallet ge bolaget anstånd från angiven tidsram för genomförandet av åtgärder.

Swedavia ska senast ett år efter det att denna dom vunnit laga kraft och därefter årligen ge in ett förslag till plan för bullerskyddsåtgärder till tillsynsmyndigheten.

Bullermätning

Villkor 9

Swedavia ska vart tredje år genomföra bullermätning och jämföra mätresultat med aktuell bullerberäkning. Mätningar ska genomföras i samråd med tillsynsmyndigheten.

Utsläpp till luft

Villkor 10

Utsläpp av stoft från rökgaserna vid fastbränsleeldning i panncentralen ska begränsas till högst 100 mg/m³ normal torr gas vid 13 volymprocent CO₂.

Villkor 11

Swedavia ska upprätta en handlingsplan för minskade utsläpp till luft av koldioxid, kväveoxider och partiklar. Handlingsplanen ska uppdateras vart tredje år i samråd med tillsynsmyndigheten. Åtgärderna ska omfatta bolagets egen verksamhet samt annan verksamhet inom flygplatsens område, inklusive transporter inom och till och från flygplatsen samt flygtrafiken. Bolaget ska genomföra de åtgärder som bolaget råder över och i övrigt verka för ett genomförande av de åtgärder som beskrivs i handlingsplanen. Den första handlingsplanen ska redovisas för tillsynsmyndigheten senast den 1 juli 2016. Genomförda åtgärder ska redovisas i miljörapporten.

Utsläpp till vatten

Hantering av avisningsvätska

Villkor 12

Avisning av flygplan får endast ske på plats med avrinning till uppsamlingssystemet för glykolåtervinning. Swedavia ska se till att så mycket som möjligt av den avisningsvätska som hamnar på marken samlas upp för återvinning innan det avrinner till uppsamlingssystemet. Swedavia ska inom ramen för egenkontrollen redovisa den mängd glykol som har använts för avisning, den mängd som har samlats upp samt hur stor mängd av den insamlade glykolen som återvunnits respektive avletts till dagvattensystemet.

Halkbekämpning

Villkor 13

Halkbekämpning på rullbanor, taxibanor och ramper ska i första hand ske mekaniskt. Vid användning av halkbekämpningskemikalier ska i normala fall sådana som är baserade på formiat eller kemikalier med jämförbara eller bättre egenskaper från hälso- och miljösynpunkt användas. Innan bolaget använder ett halkbekämpningsmedel som bolaget bedömt vara baserat på ett ämne med jämförbara eller bättre hälso- och miljöegenskaper ska tillsynsmyndigheten informeras.

Urea får användas endast vid särskilt svåra väderförhållanden, eller på platser som från trafiksäkerhetssynpunkt kräver särskilt noggrann

halkbekämpning eller i andra situationer då flygsäkerheten kräver det. När urea har använts ska tillsynsmyndigheten informeras om det.

Dagvatten

Villkor 14

Dagvatten som passerar genom dammanläggningen ska minst genomgå luftning, sedimentering och biologisk nedbrytning i syfte att reducera organiskt material, närsalter och metaller från flygplatsverksamheten.

Spillvatten

Villkor 15

Innehållet av föroreningar i spillvatten, som ska mätas i de punkter där vattnet leds till flygplatsens spillvattennät, får som årsmedelvärde mätt för senast gångna 12- månadersperiod inte överstiga följande värden.

Analysparameter	Mg/l
Koppar	0,2
Zink	0,4
Bly	0,01
Kadmium	0,0005
Krom	0,05
Nickel	0,02
Oljeindex	5

Spillvatten som kan leda till driftstörningar i interna reningsprocesser, störningar i det kommunala reningsverket eller det allmänna avloppsnätet får inte släppas till flygplatsens avloppsnät, utan ska samlas upp för externt omhändertagande.

Utöver vad som anges i första stycket ska bolaget undersöka det vatten som avleds till det allmänna avloppsnätet i ett program för kemisk och biologisk karakterisering enligt Naturvårdsverkets anvisningar (f.n. handbok 2010:3, utgåva 2). Med ledning av resultatet från undersökningen ska bolaget överväga och eventuellt föreslå ytterligare skyddsåtgärder för att begränsa utsläppets inverkan på det allmänna reningsverket och avloppsnätet eller på recipienten för utsläpp från reningsverket. Resultat och förslag till åtgärder ska redovisas till tillsynsmyndigheten tillsammans med förstagångsundersökning enligt villkor 25 och, i den utsträckning det behövs, på motsvarande sätt inför kommande periodiska undersökningar.

Brandövningsplats

Villkor 16

Brandövning får endast ske inom i ansökan redovisad plats med täta system försläckvatten, släckmedel, bränsle och oljespill. Släckvatten från övning får avledas till dagvattenssystemet bara om endast vatten använts som släckmedel och då övning sker utan bränsle. Om övning skett med bränsle ska släckvattnet avledas till spillavloppsnätet. Om annat släckmedel än enbart vatten använts ska släckvattnet tas om hand på sätt som medges av tillsynsmyndigheten.

Kemikalier och avfall

Villkor 17

Kemiska produkter och farligt avfall ska lagras och hanteras så att spill och läckage inte förorenar omgivningen. Flytande kemiska produkter och farligt avfall ska förvaras i tankar/behållare försedda med påkörningsskydd och ska förvaras inom invallning som ska rymma minst den största tankens/behållarens volym plus 10 procent av summan av övriga - inom samma invallning - tankars/behållares volym. Dubbelmantlade tankar/behållare behöver inte vara invallade utan ska vara försedda med ett fungerande larm för läckage mellan mantlarna. Lagringstankar/ behållare som fylls med tankbil ska vara försedda med nivåmätare, larm och överfyllnadsskydd.

Villkor 18

Kallavfettningsmedel som inte är självspaltande får inte föras till flygplatsens spillavloppsnät eller släppas ut på annat sätt.

Informationsorgan

Villkor 19

För informationsutbyte i frågor rörande verksamheten vid flygplatsen ska det finnas ett informationsorgan. I organet ska ingå representanter för Swedavia, flygtrafiktjänsten, Naturvårdsverket, Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Länsstyrelsen i Hallands län, Göteborgsregionens kommunalförbund, Gryab AB samt Härryda, Göteborgs, Lerums, Mölndals, Kungsbacka, Borås, Bollebygd, Partille, Marks, Alingsås och Ale kommuner. På förslag av Swedavia eller ovannämnda länsstyrelser eller kommuner får tillsynsmyndigheten och bolaget i samråd besluta att även andra kan adjungeras till informationsorganet.

Tillsynsmyndigheten och Swedavia bestämmer närmare i samråd hur arbetet i informationsorganet ska bedrivas.

Villkor 20

Vid flygplatsen ska Swedavia ha en informationsfunktion med uppgift att vid förfrågningar och när det annars behövs ge allmänheten och informationsorganet upplysningar om verksamheten vid flygplatsen.

Vattenverksamhet

Villkor 21

Grumlande arbeten i vatten får inte utföras mellan den 1 april och den 15 juli med hänsyn till vattenlevande organisms föryngringsperiod.

Villkor 22

Försiktighetsmått ska vidtas för att minimera grumlingspåverkan på Issjöbäcken.

Villkor 23

Arbetena bör så långt som möjligt utföras i torrhet.

Villkor 24

Anmälan om oförutsedd skada till följd av vattenverksamheten får göras senast fem år efter arbetstidens utgång.

Övriga villkor

Villkor 25

Ett aktuellt kontrollprogram ska finnas för verksamheten. Programmet ska bl.a. ange hur verksamheten kontrolleras med avseende på mätmetod, mätfrekvens, utvärderingsmetod och redovisning. Programmet ska avse såväl fortlöpande kontroll som förstagångsundersökning och periodiska undersökningar. Förslag till kontrollprogram ska lämnas till tillsynsmyndigheten senast sex månader efter att tillståndet i denna del vunnit laga kraft.

Förstagångsundersökning ska ske genom opartisk undersökningsledare ett år efter det att detta tillstånd vunnit laga kraft eller vid den senare tidpunkt som tillsynsmyndigheten bestämmer. Förslag till undersökningsledare och program för undersökningen ska ges till tillsynsmyndigheten i god tid före undersökningen. Undersökningsledarens rapport från undersökningen ska lämnas till tillsynsmyndigheten senast tre månader efter tiden för undersökningen eller vid den senare tidpunkt som tillsynsmyndigheten bestämmer. Tillsynsmyndigheten ska ges möjlighet att närvara vid undersökningarna.

Villkor 26

Swedavia ska utan dröjsmål till tillsynsmyndigheten anmäla eventuella planer på att avsluta verksamhet eller förändra markanvändningen inom flygplatsen. Bolaget ska därefter i samråd med tillsynsmyndigheten undersöka om marken inom de områden som berörs av förändringen är förorenad.

C. UPPSKJUTNA FRÅGOR

Med stöd av 22 kap. 27 § första stycket miljöbalken skjuter mark- och miljödomstolen upp fastställandet av slutliga villkor för vad som ska gälla avseende flygvägarna SID VADIN/TOPLA och för utsläpp av dagvatten. Mark- och miljödomstolen ålägger Swedavia att under prövotiden genomföra och redovisa följande utredningar m.m.

U1. Flygvägar

- Ingående översyn av samt överväganden om alternativa sträckningar till nuvarande dragning av SID VADIN/TOPLA söderut så att bullerstörningarna för berörda boende minimeras.
- Omfattningen av bullerexponering för boende söder om flygplatsen med fokus på olika flygbullernivåer och dess frekvens dag-, kvälls- och nattetid.
- Möjligheten till nya geografiska utflygningsvägar från bana 21 söderut, dess påverkan på flygkapaciteten samt vilken bullerexponering som alternativa flygdragningar kan medföra för berörda byggnader och tätorter.
- Konsekvenserna av lägsta flyghöjd.
- Uppnådd bullerminskning till följd av att luftfartyg får lämna SID tidigare.
- Antal bullerhändelser över begränsningsvärden och möjligheten till tysta perioder för de berörda bostadsområdena.
- I tillämpliga delar en jämförelse av ovanstående mellan nuläge och vid fullt utnyttjat tillstånd.
- Till grund för bedömningen av bullerpåverkan ska bolaget för berörda områden redovisa bullerimmission utomhus vid bostäder med utgångspunkt från WHO:s rekommendationer för god bullermiljö för maximal tillåten trafik samt med de utredda flygvägsalternativen.

U2. Dagvattensreningens funktion

- Swedavia ska följa upp dagvattensreningens funktion och utreda vad som krävs för att förbättra reningen med avseende på närsalter,

organiska ämnen, metaller och miljögifter. Utredningen ska avse det vatten som kan tillföras dels genom bolagets verksamhet avseende såväl flygplatsdriften som anläggningsmaterial i dagvattendammarna, dels på naturlig väg med tillströmmande markvatten. Utredningen om det renade dagvattnets föroreningsinnehåll och egenskaper ska utföras genom ett för recipienten relevant upplägg för kemisk och biologisk karakterisering enligt Naturvårdsverkets anvisningar (f.n. handbok 2010:3, utgåva 2). Utredningen ska utföras så att det går att identifiera de olika reningsstegens betydelse för föroreningsinnehållet i det renade vatten som släpps ut i utsläppspunkten DA 14.

- Kontroll av dagvatten som avleds till Issjöbäcken via DA 14 ska, oavsett vilka ämnen som utreds enligt ovan, också omfatta en summa av alifatfraktioner >C5-C35 och en summa av aromatfraktioner >C8-C35.
- Swedavia ska även utreda vilka åtgärder bolaget kan vidta för att minska påverkan från flygplatsverksamheten och därmed öka förutsättningarna för att Issjöbäcken ska nå god ekologisk status.

Swedavia ska under utredningens utförande vidta de löpande åtgärder som behövs för att förbättra reningen.

U3. Utförande och redovisning av ovanstående prøvotidsutredningar

Utredningarna ska utföras i samråd med tillsynsmyndigheten och dessutom för utredningsföreskriften U1 med berörda kommuner och närboende. Bolaget ska i god tid inför samråd ge samrådsparterna ett program för hur bolaget avser att genomföra respektive utredning.

Resultatet av utredningarna ska innehålla tekniska beskrivningar av möjliga åtgärder samt miljö- och kostnadsräkningar och effekter samt förslag till åtgärder med tidplaner och förslag till slutliga villkor. Beträffande U2 ska detta baseras på för dagvattnet relevanta föroreningsparametrar. Utredningen avseende flygvägar, U1, ska ges in till mark- och miljödomstolen så snart ett tillförlitligt underlag kan tas fram, dock senast två år från den dag denna dom har vunnit laga kraft i denna del. Utredningen avseende dagvattenreningens funktion, U2, ska ges in till mark- och miljödomstolen senast den 1 januari efter utgången av den tredje vintersäsongen efter det att denna dom har vunnit laga kraft i denna del.

D. PROVISORISKA FÖRESKRIFTER

Under prøvotiden och till dess mark- och miljödomstolen beslutat annat gäller följande provisoriska föreskrifter.

För flygvägar SID VADIN/TOPLA söderut

D1.

När så är möjligt utan att det påverkar flygplatsens kapacitet och med hänsyn tagen till flygsäkerhetsskäl och väderleksförhållanden ska SID VADIN/TOPLA genomföras med minsta möjliga bullerpåverkan på bostadsbebyggelse söder om flygplatsen.

För utsläpp av dagvatten

D2.

Innehållet av föroreningar i dagvatten som avleds till recipient, mätt i utsläppspunkten DA 14, får som riktvärden och månadsmedelvärden inte överstiga följande:

Analysparameter	Mg/l
TOC	50
Totalkväve	2
Totalfosfor	0,2
Koppar	0,02
Zink	0,06
Bly	0,005
Kadmium	0,00025
Krom	0,015
Nickel	0,015
Oljeindex	1

Syrehalten får som riktvärde inte understiga 5 mg/l.

E. DELEGATION

Mark- och miljödomstolen överlåter enligt 22 kap. 25 § tredje stycket miljöbalken åt tillsynsmyndigheten att bestämma

- den närmare indelningen av flygplanstyper i klasser i syfte att reglera vid vilken höjd respektive flygplanstyp får lämna SID (jfr. villkor 3i, 4i och 6),
- dimensionerande flygplan vid bestämning av bullerisolerande åtgärder, (jfr.villkor 8),

- villkor avseende nya eller ändrade RNP AR (kurvade) inflygningsförfaranden i den utsträckning de medför en minskad total bullerbelastning (jfr. villkor 3),
- åtgärder eller kontroll till skydd mot störningar i det allmänna avloppsnätet, reningsverket eller recipienten som föranleds av villkor 14, 15 och D 2.

F. VERKSTÄLLIGHETSFÖRORDNANDE

Mark- och miljödomstolen förordnar att tillståndet får tas i anspråk omedelbart trots att domen inte vunnit laga kraft.

G. ÖVRIGT

Prövningsavgiften för vattenverksamheten fastställs till 1 500 kr. Avgiften är betalad.

9 Göteborg Säve flygplats

9.1 Beslut

Datum	Beslutsmyndighet	Beslutet avser
1991-11-01	Länsstyrelsen i Göteborg och Bohus län	Föreläggande om försiktighetsmått m.m. Beslutet överklagades.
1991-12-18	Koncessionsnämnden	Delbeslut. Förordnande om inhibition av det överklagade beslutet.
1992-01-10	Koncessionsnämnden	Delbeslut. Avvisande av överklaganden.
1992-06-11	Koncessionsnämnden nr B 95/92	Upphävning av delbeslut 1991-12-18, samt ändring av lydelsen i punkt 3 i föreläggandet om försiktighetsmått (beslut 1991-11-01)
1993-01-21	Länsstyrelsen i Göteborg och Bohus län	Beslut om förbud mot tunga luftfartyg nattetid (22.00-07.00) fr.o.m. 1 feb 1993.
1993-01-29	Länsstyrelsen i Göteborg och Bohus län	Beslut om förbud mot tunga luftfartyg nattetid (22.00-07.00) Ändring av datum för införande av förbudet till 1 apr 1993.
1993-06-17	Koncessionsnämnden nr B 101/93	Avslag av överklagan av länsstyrelsens beslut 1993-01-29.
1993-06-17	Koncessionsnämnden nr 76/93	Delbeslut. Förordnande om när förbud mot viss flygverksamhet i besluten 1991-11-01 och 1992-06-11 får verkställas.
1993-06-24	Länsstyrelsen i Göteborg och Bohus län	Beslut avseende bl.a. flygklubbars och fallskärmsklubbens verksamheter vid flygplatsen.
1995-03-14	Koncessionsnämnden nr 33/95	Tillstånd enligt miljöskyddslagen, samt upphävande av delbeslut

		1993-06-17 nr 76/93. Beslutet överklagades.
1997-06-	Regeringen	Avslag av överklagande i fråga om tillstånd till verksamheten vid flygplatsen.
2000-05-29	Vänersborgs tingsrätt, Miljödomstolen nr M 299-99	Tillstånd enligt miljöskyddslagen. Beslutet överklagades.
2001-09-14	Miljööverdomstolen M 4542	Beslut om att miljödomstolens beslut från 2000-05-29 i huvudsak står fast. Beslutet överklagades.
2002-02-21	Högsta domstolen. TS 3579-01	Beslut om att inte meddela prövningstillstånd.
2003-11-03	Miljödomstolen, M 247-01	Villkor för start- och landningsövningar, skolflygverksamhet samt fallskärmsbrottning.
2003-11-18	Vänersborgs tingsrätt, Miljödomstolen nr M 299-99	Avslutande av provotidsfrågorna angående användning av urea samt bullerbegränsande åtgärder. Beslutet överklagades.
2004-10-25	Miljödomstolen, M 3020-04	Ändring av villkor 10, buller
2004-12-22	Miljööverdomstolen, M 8989-03	Villkor för start- och landningsövningar, skolflygverksamhet samt fallskärmsbrottning. Prövningstillstånd.
2005-05-02	Miljööverdomstolen, M 9067-04	Angående ändring av villkor 10, buller.
2005-05-03	Miljööverdomstolen M 9464-03	Ansökan om tillstånd enligt miljöskyddslagen, uppskjutna frågor om buller mm.
2005-08-30	Högsta domstolen, T 2283-05	Ansökan om tillstånd enligt miljöskyddslagen, uppskjutna frågor om buller mm.
2010-09-14	Miljödomstolen, Mål M 2468-09	Ändring av villkor betr. bullerisolering
2011-09-13	MÖD, Mål 8171-10	MÖD upphäver MD:s dom från 2010-09-14

2020-06-10	Länsstyrelsen Västra Götaland, Dnr 551-18917-2019. Fastställt efter överklagan i dom i Vänersborgs Tingsrätt, mark- och miljödomstolen, mål nr M 3012-20, 2020-09-16.	Tillstånd enligt miljöprövningsdelegationen
------------	---	---

9.2 Gällande beslutstext och miljövillkor

Villkoren är hämtade från Länsstyrelsen i Västra Götalands län, miljöprövningsdelegationen, beslut den 10 juni 2020.

9.3 Tillstånd

Miljöprövningsdelegationen ger Säve Flygplatsdrift AB (556195-5823) tillstånd enligt 9 kap. miljöbalken till flygplatsverksamhet, Säve flygplats, på fastigheten Åseby 1:5 i Göteborgs kommun, se bilaga 1. Tillståndet gäller för 58 000 flygrörelser per kalenderår. Polis-, ambulans-, räddningstjänst-, beredskaps- och militärflyg, organtransporter och annan jämförbar flygverksamhet (samhällsnyttig flygtrafik) ska samtliga vara undantagna vid beräkningen av antalet flygrörelser. Tillståndet omfattar även tvätt av flygfarkoster och drivmedelshantering, dock inte drivmedelsanläggningarna vid SAR-hangaren och bränslecentralanläggningen som markerats med rött i bilaga 1. När detta tillstånd tas i anspråk ersätter det tillståndet givet av Miljödomstolen vid Vänersborgs tingsrätt den 20 maj 2000 i mål nr M 299-99.

Miljökonsekvensbeskrivningen

Miljöprövningsdelegationen godkänner miljökonsekvensbeskrivningen.

Villkor för tillståndet

Allmänt

1. Om inte annat följer av övriga villkor ska verksamheten bedrivas i huvudsak i enlighet med vad sökanden har angett i ansökningshandlingarna och i övrigt åtagit sig i ärendet. Flygrörelser med samhällsnyttig flygtrafik
2. Om antalet flygrörelser med samhällsnyttig flygtrafik under ett kalenderår överstiger 7 500, ska verksamhetsutövaren redovisa anledningen till det och föreslå möjliga åtgärder för att minska

störningen från flygtrafik kommande två år. Redovisningen och föreslagna åtgärder ska redovisas i miljörapporten.

Verksamhetstider

3. Flyg- och markverksamhet får bedrivas kl. 07.00–22.00 årets samtliga dagar med undantag för julafton, juldagen, nyårsafton och nyårsdagen. Samhällsnyttig flygtrafik får dock utföras alla dagar på året och utan begränsning av tid på dygnet.

Skolflygning med start- och landningsövningar i trafikvarv får endast ske under följande tider och dagar.

Dag	Period	Klockan
måndag–fredag	1 september–30 april	08.00–20.00
måndag–torsdag	1 maj–31 augusti	08.00–20.00
Fredag	1 maj–31 augusti	08.00–16.00
lördag, söndag och helgdag	16 augusti–30 juni	08.00–16.00

Start- och landningsövningar får inte ske under långfredagen, påskafton, påskdagen, Kristi himmelsfärdsdag, pingstafton, pingstdagen, nationaldagen, midsommarafton och annandag jul. Trafiken i trafikvarvet för helikoptrar begränsas i antal helikoptrar som samtidigt tillåts flyga i trafikvarvet till en helikopter kl. 12.00–16.00 på lördag, söndag och helgdag.

Trafikvarv

4. Antalet varv i trafikvarven för flygplan och helikopter får sammantaget högst uppgå till 20 143 per kalenderår.

Större övningar

5. Tillsynsmyndigheten ska informeras senast två månader innan en större övning, såsom beredskapsövning, katastrofövning eller annan jämförbar övning, genomförs.

Bullerskyddsåtgärder

6. Verksamhetsutövaren ska erbjuda, och på fastighetsägarens begäran vidta, bullerskyddsåtgärder i bostadsbyggnader¹ samt i vård- och undervisningslokaler som utomhus vid byggnads fasad exponeras för
- 55 dBA FBN och däröver, eller
 - 70 dBA maximal ljudnivå flygtrafik och däröver, minst 150 dagar och kvällar (kl. 06.00–22.00) per kalenderår, med minst sexton gånger per dag- och kvällstid, eller
 - 70 dBA maximal ljudnivå flygtrafik och däröver, minst 150 nätter (kl. 22.00–06.00) per kalenderår med minst tre flygrörelser per natt.

Målet för de bullerbegränsande åtgärderna ska vara att flygbullernivån FBN inomhus inte överstiger 30 dBA och att den maximala ljudnivån inomhus inte överstiger 45 dBA.

Bestämning av vilka byggnader som ska bli föremål för åtgärder ska grundas på beräkningar enligt vid var tidpunkt gällande beräkningsmetod för flygbuller.² Saknas en sådan metod ska tillsynsmyndigheten bestämma vilken metod som ska användas. Förnyade bullerberäkningar ska genomföras med fem års mellanrum eller när förändringar skett som medför att tillsynsmyndigheten anser att bullerberäkningar är befogade.

Bullerskyddsåtgärder behöver inte vidtas på skol- eller vårdbyggnader som utsätts för angiven maximal ljudnivå nattetid utomhus om de inte används för ändamålet nattetid annat än undantagsvis.

Bullerskyddsåtgärder behöver inte heller vidtas i byggnader som ligger innanför bullerkurvor för 55 dBA FBN eller 70 dBA maximal ljudnivå flygtrafik enligt bilaga 2, och som har uppförts efter att tillståndet fått laga kraft eller på byggnader där tillräckliga bullerskyddande åtgärder redan har vidtagits. Denna begränsning gäller även tillbyggnader och byggnader som får ändrad användning efter att tillståndet har fått laga kraft.

Bullerskyddsåtgärder behöver vidtas endast om kostnaderna är rimliga med hänsyn till byggnadens standard, värde och inom fastigheten redan vidtagna bullerskyddande åtgärder samt med hänsyn till den effekt som uppnås.

Bullerskyddsåtgärderna ska genomföras i samråd med respektive fastighetsägare. Vid meningsskiljaktighet mellan verksamhetsutövaren

¹ Här avses både permanent- och fritidsbostäder.

² För närvarande "Kvalitetssäkring av flygbullerberäkningar – Underlag för tillämpning 2011-10-31 version 1.0"

och fastighetsägaren ska frågan hänskjutas till tillsynsmyndigheten för beslut i frågan om vilka åtgärder som är rimliga att kräva.

För de byggnader som enligt bullerberäkningar exponeras för ljudnivåer som överskrider begränsningsvärdena i detta villkor när tillståndet tas i anspråk, ska verksamhetsutövaren erbjuda bullerskyddsåtgärder med utgångspunkten att åtgärder ska vara vidtagna senast tre år efter att tillståndet har tagits i anspråk. För en annan byggnad som enligt senare redovisad bullerberäkning exponeras för ljudnivåer som överskrider begränsningsvärdena i detta villkor, ska verksamhetsutövaren erbjuda bullerskyddsåtgärder med utgångspunkten att åtgärder ska vara vidtagna senast två år efter beräkningen. Tillsynsmyndigheten får besluta om förlängd tid för att genomföra åtgärderna.

Halkbekämpning

7. Halkbekämpning av flygplatsens färdområde (taxi- och bansystem samt uppställningsplatta) får endast ske mekaniskt.

Avisning

8. Avisning av flygfarkost får endast ske med handspruta. Eventuellt spill ska omgående samlas upp och tas omhand. Absorptionsmedel ska finnas lättillgängligt på plats där avisning sker

Spillvatten

9. Spillvatten där risk finns för förekomst av olja ska passera oljeavskiljare innan det leds vidare till kommunalt avloppsreningsverk. Utgående vatten till spillvattennätet från oljeavskiljare som betjänar bränsleanläggning får inte innehålla högre halt oljeindex än 10 mg/l mätt som årsmedelvärde per kalenderår.

Spillvatten från tvätt av flygplan och helikoptrar, vatten från golvskurmaskin och motortvätt, samt vatten från tvätt av flygmekanikers arbetskläder får inte släppas till spillvattennätet om halterna, mätt som årsmedelvärde per kalenderår, överstiger följande.

Parameter	Halt (mg/l)
Oljeindex	10
Bly	0,01
Kadmium	0,0001
Koppar	0,2

Krom	0,01
Kvicksilver	0,0001
Nickel	0,01
Zink	0,2

Villkoret avseende spillvatten från tvätt av flygplan och helikoptrar, från andra byggnader och platser än från SAR-hangaren, gäller från och med ett år efter att tillståndet har tagits i anspråk. Tillsynsmyndigheten får besluta om förlängd tid.

Kemikalier och avfall

10. Kemiska produkter inklusive bränsle och farligt avfall ska förvaras och i övrigt hanteras så att spill och läckage inte kan nå avlopp och så att förorening av mark, yt- och grundvatten undviks. Lagring av flytande kemiska produkter och flytande farligt avfall ska ske på tät invallad yta eller med motsvarande typ av säkerhetssystem för uppsamling av vätska. Absorptionsmedel ska finnas lätt tillgängligt. Uppsamlingsvolymen ska motsvara minst den största enskilda behållarens volym plus 10 % av volymen av övriga behållare inom samma invallning. Behållare ska skyddas mot påkörning där det finns sådan risk.

Blyfritt bränsle

11. Verksamhetsutövaren ska verka för att ersätta det blyade flygbränslet med blyfritt flygbränsle för de motortyper där det är möjligt. Målet ska vara en övergång till blyfritt bränsle för de motortyper där det är möjligt inom tre år från att tillståndet har tagits i anspråk. För att minimera användande av blyat bränsle ska det finnas en aktuell plan som uppdateras vid behov. Den första planen ska redovisas för tillsynsmyndigheten senast sex månader efter att tillståndet har tagits i anspråk.

Kontrollprogram

12. Ett aktuellt kontrollprogram ska finnas för verksamheten och följas. Programmet ska bland annat ange rutiner för hantering av klagomål, kontroll av utsläpp till dag- och spillvatten samt hur större utsläpp i händelse av olycka förhindras nå vattendrag. Programmet ska i övrigt ange hur verksamhetsutövaren kontrollerar att villkoren följs. I programmet ska anges mätmetoder, mätfrekvens och utvärderingsmetoder. Ett förslag till kontrollprogram ska lämnas till tillsynsmyndigheten senast sex månader efter att tillståndet har tagits i anspråk eller den senare tidpunkt som tillsynsmyndigheten bestämmer.

Rätt för tillsynsmyndigheten att besluta om ytterligare villkor

Miljöprövningsdelegationen överlåter åt tillsynsmyndigheten att besluta om ytterligare villkor enligt följande. Detta görs med stöd av 22 kap. 25 § tredje stycket miljöbalken.

D1. Ändrad utformning av trafikvarv och fördelning av flygtrafik på dessa i den utsträckning den nya utformningen medför en motsvarande eller minskad total bullerbelastning. Ny utformning av trafikvarv ska klara erforderliga krav på flygsäkerhet.

D2. Flygtrafik i samband med större övningar (villkor 5).

D3. Placering, utformning och funktion av dagvattenanläggning/-ar eller annan liknande anordning.

När tillståndet får tas i anspråk Tillståndet får tas i anspråk när beslutet har fått laga kraft.

Tillsynsmyndigheten ska meddelas när tillståndet tas i anspråk.

Delgivning sker genom kungörelse

Miljöprövningsdelegationen beslutar, med stöd av 47 och 49 §§ delgivningslagen (2010:1932), att delgivning av detta beslut ska ske genom kungörelse. Kungörelsen införs inom tio dagar i Post- och Inrikes Tidningar samt i ortstidningen GöteborgsPosten. Beslutet hålls tillgängligt hos Länsstyrelsen och hos kommunkansliet i Göteborgs kommun. Länsstyrelsens e-postadress är vastragotaland@lansstyrelsen.se.

När verksamheten ska ha satts igång (igångsättnings tid)

Miljöprövningsdelegationen anger ingen tid inom vilken verksamheten ska ha satts igång, eftersom verksamheten redan pågår.

10 Hagfors flygplats

10.1 Beslut

Datum	Beslutsmyndighet	Beslutet avser
2009-04-02	Miljödomstolen	Miljötillstånd enligt miljöbalken.

10.2 Gällande beslutstext och miljövillkor

Miljödomstolen lämnar Hagfors kommun tillstånd enligt 9 kap. miljöbalken till nuvarande och planerad verksamhet vid Hagfors flygplats.

Flygverksamheten får omfatta högst 3 500 flygrörelser per år, i huvudsak fördelade så som kommunen har angivit målet. Miljödomstolen godkänner miljökonsekvensbeskrivningen.

Ur Miljörapport 2010 kan utläsas att följande villkor är aktuella för flygplatsen:

Villkor 1

Verksamheten ska bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad som angivits i ansökningshandlingarna och vad sökanden i övrigt åtagit sig i målet. Mindre ändringar får dock vidtas efter anmälan till tillsynsmyndigheten om ändringen inte innebär att en olägenhet av betydelse för människors hälsa eller miljö kan uppkomma.

Villkor 2

Halkbekämpning ska huvudsakligen ske med sand eller från miljösynpunkt likvärdig substans. Urea får endast användas om trafiksäkerheten kräver det. Användningen av urea får inte överstiga 15 ton per år som ett medelvärde under den senaste femårsperioden.

Villkor 3

Spillglykol på mark från avisning av flygplan ska samlas upp och omhändertas eller ledas till spillvattennät. Så behöver dock inte ske när avisning sker med handspruta eller med annan metod där motsvarande mängd spill uppkommer.

Villkor 4

Hagfors kommun ska genomföra bullerbegränsande åtgärder i de bostadshus

och skol- och vårdbyggnader i flygplatsens omgivning som regelbundet dag- och kvällstid mellan kl. 06 och 22 utsätts för maximalbullernivåer utomhus som överstiger 90 dB(A). Med regelbundet avses 150 störningstillfällen per år.

Villkor 5

Flygdrivmedel, kemiska produkter och annat farligt avfall ska hanteras och förvaras på sådant sätt att risk för förorening av mark och vatten undviks.

Villkor 6

Hagfors kommun ska senast sex månader efter att denna dom vunnit laga kraft till tillsynsmyndighet ge in ett förslag till reviderat kontrollprogram.

Villkor 7

Om verksamheten i sin helhet eller någon del av denna upphör, ska detta i god tid före nedläggning anmälas till tillsynsmyndigheten. Kemiska produkter och farligt avfall ska tas om hand. Verksamhetsutövaren vid Hagfors flygplats ska vidare i samråd med tillsynsmyndigheten utreda behovet av och vidta erforderliga efterbehandlingsåtgärder.

11 Halmstad flygplats

11.1 Beslut

Datum	Beslutsmyndighet	Beslutet avser
2007-04-03	Miljödomstolen	Miljötillstånd enligt miljöbalken.
2009-05-26	Miljööverdomstolen	Slutliga villkor i överklagat miljötillstånd från 07-04-03.
2010-09-22	Miljödomstolen	Motorkörning av flygplan – flygplatsbolaget ansvarar inte för denna verksamhet, det gör aktuellt flygbolag

11.2 Gällande beslutstext och miljövillkor

Tillståndet omfattar om högst 15900 rörelser per år, varav högst 14700 i civil luftfart och av dessa högst 9900 rörelser med lätta flygplan, samt högst 1200 rörelser i militär luftfart och av dessa högst 150 rörelser med stridsflygplan.

Tillståndet innerfattar inte sådan verksamhet som bedrivs inom flygplatsens område av annan verksamhet ex. verksamhet i hangarer samt motorkörning av flygplan.

Halmstad Flygplats AB har även tillstånd att utföra och ta i drift en eller flera av följande om- och tillbyggnader; nämligen breddning av rullbanan, breddning av civil taxibana, anläggande av en ny terminalanläggning med passagerarterminal, brandstation, uppställningsplatser, parkering och anslutningsvägar, anläggande av ett nytt fältgarage, anläggande av en ny hangar samt omlokalisering av flygklubbar till norra banändan.

Allmänt villkor

Verksamheten skall bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad Halmstad Flygplats AB uppgivit i tillståndsansökan och i övrigt åtagit sig i målet om inte annat framgår av följande villkor.

Villkor avseende bullerisolering

Halmstad Flygplats AB skall vidta bullerbegränsande åtgärder i de bostads-, vård- och skolbyggnader som

- Utsätts för flyg bullernivå (FBN) utomhus överstigande 60 dB(A)
- Eller regelbundet minst tre gånger per natt mellan kl 22.00 och 06.00
- utsätts för maximalbullernivåer från flygplan som överstiger 70 dB(A)

- Eller minst tre gånger under varje dag- och kvällstid utsätts för
- maximalbullernivåer från flygplan som överstiger 80 dB(A)
- Målet för de bullerbegränsande åtgärderna ska vara att den maximala flygbullernivån (FBN) inomhus inte överstiger 30 dB(A) och att den maximala ljudnivån inomhus nattetid inte överstiger 45 dB(A).

Vid bestämmande av vilka byggnader som skall bli föremål för åtgärder skall teoretiska beräkningar av flygbuller göras med den beräkningsmodell för flygbuller som senast fastställts av Försvarsmakten och Luftfartsverket eller Luftfartsstyrelsen i samråd med Naturvårdsverket, eller enligt en provisorisk metod som fastställs av tillsynsmyndigheten.

Åtgärderna skall vidtas endast om kostnaderna är rimliga med hänsyn till bostadens standard och värde. Åtgärderna skall utformas och utföras i samråd med fastighetsägaren. Åtgärder behöver inte vidtas på vård- och skolbyggnader som utsätts för den angivna nivån nattetid om inte de används för ändamålet nattetid.

Miljödomstolen överlåter åt tillsynsmyndigheten att efter förslag av Halmstad Flygplats AB bestämma på vilka byggnader som bullerbegränsande åtgärder skall vidtas. Åtgärderna skall vidtas inom två år efter det förhållanden som motiverar åtgärderna inträtt. Vid förekommande tvistighet skall åtgärderna vara vidtagna inom ett år från lagakraftägande avgörande.

Villkor avseende markbuller

Buller från markverksamheten som avses med tillståndet får inte ge upphov till högre ekvivalent ljudnivå utomhus vid bostäder än 50 dB(A) vardagar dagtid (kl. 07-18), 40 dB(A) nattetid (kl. 22-07) och 45 dB(A) övrig tid.

Villkor avseende halkbekämpning

För halkbekämpning på flygplatsens rullbana och övriga hårdgjorda ytor skall företrädesvis mekanisk halkbekämpning, sand och kaliumacetat, formiat eller ur miljösynpunkt likvärdiga medel användas. Urea får efter den 31 december 2007 endast användas om trafiksäkerheten kräver det. Bolaget skall efter varje sådan ureaanvändning anmäla förbrukad mängd urea till tillsynsmyndigheten.

Villkor avseende avfall

Kemiska produkter och farligt avfall som uppkommer i verksamheten skall lagras på tät invallad yta. Uppsamlingsvolymen skall minst motsvara den största behållarens volym plus 10 % av summan av övriga behållares volym. Vid förvaringsplatserna skall det finnas brandsläckningsutrustning och material för absorption av spill.

Villkor avseende avisning

Avisning av flygplan får endast ske på härför avsedd plats, med avrinning till en sluten tank eller spillvattensystemet. Sådan avisningsvätska som sugts upp med sugbil ska även den omhändertas för vidare behandling i kommunalt reningsverk.

Villkor avseende kontrollprogram

Senast ett halvår efter tillståndet vunnit laga kraft skall Halmstads Flygplats till tillsynsmyndigheten lämna in förslag till kontrollprogram.

Miljööverdomstolen överlåter enligt 22 kap 25 § tredje stycket miljöbalken åt tillsynsmyndigheten att föreskriva de ytterligare villkor som kan erfordras avseende:

- *Motorflyg-, segelflyg- och fallskärmsklubbar, inkl. skolflyg, som verkar vid flygplatsen,*

Efter förslag från flygplatsen om ändrade tider för fallskärmshoppning meddelade Länsstyrelsen 2008-05-12 att fallskärmshoppning får ske:

Onsdag kl.17.00-21.00

Fredag kl. 12.00-21.00

Varannan lördag kl.10.00-18.00

Varannan söndag kl.10.00-18.00

- Oljeavskiljares storlek, utformning och funktion
- Handhavande av avisningsvätska
- Helikoptertrafik

12 Helsing Airport, Söderhamn

12.1 Beslut

Datum	Beslutsmyndighet	Beslutet avser
1995-12-04	Koncessionsnämnden för miljöskydd	Tillstånd enligt miljöskyddslagen till verksamhet vid F15 och Söderhamns flygplats.

12.2 Gällande beslutstext och miljövillkor

Koncessionsnämndens beslut omfattar såväl F15 som Söderhamn civila flygplats. Flottiljflygplatsen avvecklades 1998 men verksamheten vid Söderhamn flygplats – Helsing Airport – drivs vidare av Söderhamn kommun.

Tillståndsgiven mängd trafik: 3000 rörelser/år med civila flygplan.

I Miljörapport från 2010 kan utläsas att det finns villkor för flygplatsen gällande:

Halkbekämpning av banan, avisning av flygplan samt bullerbegränsande åtgärder.

Bullerbegränsande åtgärder ska vidtas i bostäder för permanentboende i flygplatsens omgivning, vilka vid civil flygning flera gånger per dygn mellan kl 19 och 06 utsätts för momentana ljudnivåer överstigande 80 dB(A). Målet för åtgärderna ska vara att uppnå en beräknad bullernivå inomhus som inte överstiger 45 dB(A).

13 Hemavan Tärnaby Airport

13.1 Beslut

Datum	Beslutsmyndighet	Beslutet avser
2001-04-06	Umeå Tingsrätt, Miljödomstolen nr M 99-00	Beslut med tillstånd till utfyllnad av tre korvsjöar och diken samt anläggande av ett nytt dike.
2001-06-29	Umeå Tingsrätt, Miljödomstolen nr M 99-00	Deldom, tillstånd till fortsatt verksamhet vid Hemavans flygplats, med provotid, utredning och provisorisk föreskrift.
2004-01-16	Umeå Tingsrätt, Miljödomstolen nr M 3008-03.	Ändring av Villkor 3 i MD 2001-06-29.
2005-08-12	Umeå Tingsrätt, Miljödomstolen nr M 99-00	Avslutar provotid från deldom 2001-06-29, tillägg av villkoren 8 och 9.

13.2 Gällande beslutstext och miljövillkor

Villkoren är hämtade från beslut 2001-06-29 och 2004-01-16, med villkor 8 och 9 från beslut 2005-08-12 inlagda.

13.3 Tillstånd

Med godkännande av ingiven miljökonsekvensbeskrivning lämnar miljödomstolen Tärnafjällens Flygplats AB tillstånd enligt miljöbalken till fortsatt verksamhet vid Hemavans flygplats, Storumans kommun, och till förlängning av befintlig rullbana till 1 500 m. Tillståndet omfattar en verksamhet om högst 3 320 flygrörelser per år och inkluderar tillstånd till utfyllnad av tre korvsjöar och diken samt anläggande av nytt dike inom fastigheten Björksfors 1:122.

13.4 Provotid, utredning och provisorisk föreskrift

Miljödomstolen uppskjuter med stöd av 22 kap 27 § miljöbalken under en provotid avgörandet av frågan om vilka villkor som skall gälla avseende användande av urea som halkbekämpningsmedel på flygplatsen. Under provotiden skall Tärnafjällens Flygplats AB utreda de miljömässiga konsekvenserna av att använda upp till 10 ton urea per år. Utredningen skall

innehålla en geohydrologisk redovisning av förhållandena och en bedömning av eventuell risk för förorening av planerad vattentäkt. Vidare skall utredningen omfatta en redovisning av ytvattenflödena på flygplatsen samt en bedömning av påverkan av Långavan till följd av eventuell ytavrinning dit. Utredningen med förslag till villkor skall inges till miljödomstolen senast den 1 juni 2003. Under prøvotiden får halkbekämpning av flygplatsens markytor ske med urea när flygsäkerheten så kräver, dock får högst 10 ton urea per år användas.

För tillståndet gäller följande villkor:

Villkor 1

Om inte annat följer av denna dom eller av gällande generella föreskrifter skall verksamheten bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad Tärnafjällens Flygplats AB uppgett eller åtagit sig i målet. Mindre ändring får dock vidtas efter medgivande av tillsynsmyndigheten under förutsättning att ändringen inte bedöms komma att medföra ökade störningar i omgivningen.
(MD 2001-06-09).

Villkor 2

I bostäder belägna i flygplatsens omgivningar, vilka i medeltal minst tre gånger per dygn under ett kalenderår beräknas utsättas för maximalbullernivåer utomhus överstigande 80 dB(A), skall Tärnafjällens Flygplats AB genomföra bullerbegränsande åtgärder. Målet för åtgärderna skall vara att uppnå en beräknad ljudnivå inomhus som inte överstiger 45 dB(A).

Bullerberäkningar skall ske med tillämpning av den beräkningsmodell för flygbuller som på regeringens uppdrag fastställts av Försvarmakten och Luftfartsverket den 26 februari 1998.

Tärnafjällens Flygplats AB skall i takt med flygplatsens utveckling identifiera och förteckna de fastigheter som skall åtgärdas med anledning av ovan redovisade krav. Förteckningen skall godkännas av tillsynsmyndigheten.

Åtgärderna skall utformas i samråd med fastighetsägaren. Kostnaden för erforderliga åtgärder skall vara rimlig med hänsyn till byggnadens standard och värde.

Vid meningsskiljaktighet mellan Tärnafjällens Flygplats AB och ägaren till en bostad om isoleringsåtgärdernas omfattning och utförande skall den tvistiga frågan hänskjutas till tillsynsmyndigheten.

(MD 2001-06-09)

Villkor 3

Kemikalier och farligt avfall skall vara väl märkta och förvaras på sådant sätt att risk för förorening av mark och vatten inte föreligger. Lagrings- och uppställningsplatser skall invallas så att minst volymen av den största behållaren samt 10 % av övrig lagrad volym kan innehållas i invallningen. Om förvaring sker utomhus skall invallningen förses med tak. Förvaring skall ske så att tillträde förhindras för obehöriga. Förvaring av flygbränsle och fordonsdiesel skall ske över nivån +459,7 m, alternativt skall invallningen utformas så att vallens lägsta krönhöjd ligger över nivån +459,7 m.

Förvaring av övriga kemikalier samt farligt avfall skall ske över nivån +458,0 m, alternativt ska invallningen utformas så att vallens lägsta krönhöjd ligger över nivån +458,0 m. Större behållare av kemikalier och farligt avfall som innehåller petroleumkolväten skall säkerställas vid hotande översvämning på sådant sätt att de inte går sönder eller innehållet läcker ut. Säkerhetsrutiner skall tas fram för denna hantering.

(MD 2004-01-16).

Villkor 4

All hantering av glykol och flygbränsle skall ske på tät hårdgjord yta. Eventuellt spill ska omedelbart samlas upp. Glykolrester skall tas om hand på sätt som godkänts av tillsynsmyndigheten.

(MD 2001-06-09).

Villkor 5

Släckningsövningar skall utföras inom tätt invallat område. Utsläpp av obehandlat släckvatten får inte ske. Behandling av släckvatten och eventuellt utsläpp av behandlat vatten skall ske på sätt som godkänts av tillsynsmyndigheten.

(MD 2001-06-09).

Villkor 6

Kontrollprogram i enlighet med förordning (1998:901) om verksamhetsutövares egenkontroll, skall upprättas och inges inom sex månader från det att detta tillstånd vunnit laga kraft.

(MD 2001-06-09).

Villkor 7

Hemavan Tärnaby Airport AB skall i samråd med Miljö- och byggnadsnämnden i Storumans kommun vidtaga lämpliga åtgärder för att

dokumentera dubbelbeckasinens förekomst och livsbetingelser i området kring flygplatsen. (MD 2001-06-09)

Villkor 8

För halkbekämpning på flygplatsens rullbana och övriga hårdgjorda ytor skall i första hand mekanisk halkbekämpning eller sand användas och i andra hand acetat- eller formiatbaserade halkbekämpningsmedel. Om det krävs av flygsäkerhetsskäl får, i tredje hand, som riktvärde, högst 2,5 ton urea per år användas. Vid de tillfällen då kemiska avisningsmedel används skall använd mängd och tidpunkt journalföras.
(MD 2005-08-12)

Villkor 9

Förslag till nytt kontrollprogram, med de ändringar som föranleds av villkor 8, skall inges till tillsynsmyndigheten inom en månad från det att denna dom vunnit laga kraft eller vid den senare tidpunkt som tillsynsmyndigheten bestämmer.
(MD 2005-08-12)

13.5 Delegation

Miljödomstolen överlåter med stöd av 22 kap 25§ 3 st. miljöbalken åt tillsynsmyndigheten att föreskriva de ytterligare villkor som kan behövas beträffande:

- Utformning av localiser, byggnad för teknikutrustning, byggprocess samt drift- och underhåll av localiser,
- Utformning och omfattning av isoleringsåtgärder för bullerbegränsning,
- Hantering av glykol och flygbränsle samt omhändertagande av glykolspill,
- Behandling av släckvatten samt utsläpp av sådant vatten.

14 Ljungbyheds flygplats

14.1 Beslut

Datum	Beslutsmyndighet	Beslutet avser
1996-02-20	Koncessionsnämnden	Tillstånd enligt miljöskyddslagen vid högst 100 600 rörelser + prövotid.
2005-05-18	Miljödomstolen	Upphäver prövotidsförordnanden från 96-02-20

14.2 Gällande beslutstext och miljövillkor

Enligt 2010 års miljörapport finns villkor avseende

- utbyte av motor i flygplanstyp SK60
- utflygning på låg höjd vid högst 50 % av starterna
- uppföljningssystem för flygvägsuppföljning
- drivmedelshantering

15 Jönköping Airport

15.1 Beslut

Datum	Beslutsmyndighet	Beslutet avser
1997-11-26	Koncessionsnämnden nr 147/97	Tillstånd till fortsatt verksamhet vid Jönköpings flygplats.
2009-11-16	Miljödomstolen, Växjö Tingsrätt, M 3163-08	Ändring av gällande tillstånd för Jönköpings flygplats
2014-05-08	Växjö tingsrätt, mark- och miljödomstolen, M 3624-12	Deldom
2016-08-29	Växjö tingsrätt, mark- och miljödomstolen, M 3624-12	Domstolen meddelar slutligt fastställande av villkor 15, 16 och 17.

15.2 Tillstånd

Mark- och miljödomstolen lämnar Jönköping Airport AB (JAAB) tillstånd enligt miljöbalken till verksamhet vid Jönköpings flygplats, fastigheten Sandseryd 2:16, med en omfattning av högst 36 600 flygrörelser per år varav högst 7 402 rörelser nattetid kl. 22.00 – 06.00, och därmed förknippad markbunden verksamhet, samt att göra de ny- om- och tillbyggnader som framgår av ansökan.

15.3 Gällande beslutstext och miljövillkor

Villkoren hämtade från deldomen från 2014-05-08 samt den 2016-08-29.

För tillståndet gäller följande villkor:

Villkor 1

Om inte något annat följer av övriga villkor ska verksamheten, inbegripet åtgärder för att minska utsläpp och störningar i omgivningen, bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad sökanden angivit i denna ansökan jämte bilagor samt vad sökanden i övrigt har uppgett eller åtagit sig i målet.

Villkor 2

Vid start på bana 01 ska - om flygsäkerheten så medger - flygfyren OA 3,9 nautiska mil norr om banan passeras innan civila jetflygplan och större propellerflygplan (*propellerdrivet flygplan med MTOW (Maximum Take Off Weight) överstigande 5 700 kg*) får påbörja högersväng.

Villkor 3

Vid start på bana 19 ska - om flygsäkerheten så medger - flygfyren OJ 3,7 nautiska mil söder om banan passeras innan civila jetflygplan och större propellerflygplan (*propellerdrivet flygplan med MTOW (Maximum Take Off Weight) överstigande 5 700 kg*) får påbörja vänstersväng.

Villkor 4

Reversering utöver tomgångsreversering får inte förekomma mellan kl. 21.00 och kl. 06.00 om det inte påkallas av flygsäkerhetsskäl.

Villkor 5

Det får genomföras högst fem motorkörningar per årsmedelvecka. En enskild vecka får maximalt tio motorkörningar genomföras. Natttid kl. 22.00 till kl. 06.00 får motorkörning endast ske inför en förestående start. Tillsynsmyndigheten får i enskilda fall medge undantag från ovan nämnda bestämmelser.

Villkor 6

Motorkörningar får endast ske i den södra delen av flygplatsområdet.

Villkor 7

JAAB ska genomföra bullerbegränsande åtgärder i bostadsrum i bostadsbyggnader, såväl permanentbostäder som fritidshus, samt i skol- och vårdbyggnader vilka varaktigt utomhus exponeras för flygbullernivåer (FBN) överstigande 55 dB(A) eller som utomhus exponeras för maximalljudnivåer överstigande 70 dB (A) tre gånger eller fler per natt (kl. 22.00 - 06.00) under 150 eller fler nätter per år.

Villkor 8

Målet för åtgärderna ska vara att den ekvivalenta ljudnivån inomhus inte överstiger 30 dB (A) per årsmedeldygn eller att den maximala ljudnivån inomhus nattetid inte överstiger 45 dB (A) från den tredje högsta flygbullerhändelsen som inträffar per natt under 150 eller fler nätter per år. Åtgärder behöver inte vidtas på skol- eller vårdbyggnader som utsätts för den angivna nivån nattetid om de inte används för ändamålet nattetid. Åtgärderna 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 beaktas även tidigare vidtagna åtgärder och nedlagda kostnader på samtliga byggnader på fastigheten. Bullerbegränsande åtgärder behöver inte vidtas i byggnader som är uppförda efter den 16 november 2009, dagen för miljödomstolens dom i mål nr M 3163-08.

Bestämning av vilka byggnader som ska bli föremål för åtgärder ska grundas på teoretiska beräkningar med vid var tidpunkt gällande beräkningsmetod för flygbuller (för närvarande fastställd av Försvarmakten, Transportstyrelsen och Naturvårdverket). Saknas en sådan beräkningsmetod ska tillsynsmyndigheten bestämma vilken metod som ska användas. Åtgärderna ska utformas i samråd med byggnadsägaren eller fastighetsägaren. Vid meningsskiljaktigheter mellan JAAB och byggnadsägaren eller fastighetsägaren ska frågan hänskjutas till tillsynsmyndigheten för beslut. JAAB ska årligen ge in ett förslag till åtgärdsplan till tillsynsmyndigheten med förslag avseende åtgärdernas utformning och dimensionering. Åtgärderna ska vara vidtagna senast inom de två närmaste kalenderåren efter det kalenderår då störningssituationen som anges i första stycket av detta villkor har inträffat.

Tillsynsmyndigheten får vid behov ge JAAB anstånd från angiven tidsram för genomförande av åtgärder.

Alla värden avser beräknade värden om inget annat anges.

Villkor 9

Halkbekämpning av flygplatsens markytor ska i första hand ske mekaniskt och vid behov kompletterat med sand. Halkbekämpningskemikalier får användas när flygsäkerheten kräver det, såsom vid särskilt svåra väderförhållanden. Vid användning av halkbekämpningskemikalier får användas högst 10 ton urea per år räknat som medelvärde över en treårsperiod. Övrig nödvändig halkbekämpning ska ske med produkter baserade på formiat eller kemikalier som är jämförbara eller har bättre egenskaper från miljösynpunkt. JAAB ska inom ramen för egenkontrollen för varje användningstillfälle redovisa använd mängd urea och skälen till att urea har använts.

Villkor 10

JAAB ska se till att så mycket som möjligt av den glykol som hamnar på marken vid avisning samlas upp. JAAB ska inom ramen för egenkontrollen redovisa den mängd glykol som har använts för avisning, hur mycket av mängden på marken som har samlats upp och hur den från marken uppsamlade mängden har omhändertagits.

Villkor 11

11. Kemiska produkter och farligt avfall ska lagras och hanteras så att spill och läckage inte förorenar omgivningen. Flytande kemiska produkter och flytande farligt avfall ska förvaras inom invallning som rymmer minst den största behållarens volym samt 10 procent av övriga – inom samma

invallning – behållares volym. Dubbelmantlade behållare behöver inte vara invallade.

Dubbelmantlade tankar som inte är invallade ska ha utrustning för läckagevarning i utrymmet mellan mantlarna samt vara försedda med påkörningsskydd på tankarna. Villkoret träder i kraft 18 månader efter det att denna deldom vunnit laga kraft.

Villkor 13

Samtliga oljeavskiljare ska uppfylla kraven för lägst klass 1 enligt svensk standard SS-EN 858 eller motsvarande senast 18 månader efter det att denna deldom vunnit laga kraft.

Villkor 14

För verksamheten ska finnas ett kontrollprogram vars närmare syfte och utformning ska bestämmas efter samråd med tillsynsmyndigheten. JAAB ska senast sex månader efter det att denna deldom vunnit laga kraft till tillsynsmyndigheten inge ett reviderat förslag till kontrollprogram för verksamheten. I kontrollprogrammet ska anges hur kontrollen ska ske med avseende på parametrar, mätmetoder, mätfrekvens och utvärderingsmetod.

Villkor 15

För VFR-flygning (visuell flygning utan markbundna tekniska hjälpmedel) inom CTR (kontrollzon, zon som övervakas av flygledartornet) ska normalt trafikvarv förläggas väster om RWY 01/19 (asfalterade landningsbanan).

Normal höjd i trafikvarv får ej understiga 500 fot med undantag väster om RWY 01/19 under perioden 1 mars - 30 september när 700 fot ej får understigas.

Avvikelser från bestämmelserna ovan får endast ske om det påkallas av tvingande flygsäkerhetsskäl. Avvikelser ska journalföras.

Villkor 16

Naturgrusanvändning vid halkbekämpning ska ha upphört senast inom tre år från det att denna dom vunnit laga kraft.

Villkor 17

Bränsledepån ska vara försedd med tak senast den 31 december 2017.

16 Kalmar Airport

16.1 Beslut

Datum	Beslutsmyndighet	Beslutet avser
1987-11-10	Länsstyrelsen i Kalmar län	Beslut om recipientkontrollprogram
1989-11-23	Länsstyrelsen i Kalmar län	Beslut om recipientkontrollprogram
1994-04-18	Koncessionsnämnden nr 58/94	Beslut om tillstånd enligt miljöskyddslagen (1969:387) till fortsatt flygverksamhet vid Kalmar flygplats.
1995-11-06	Koncessionsnämnden nr 192/95	Upphävning av provotidsförordnandet avseende frågan om utsläpp av vatten från avisning – halkbekämpning av rullbanorna vid Kalmar flygplats.
1996-02-21	Koncessionsnämnden nr 33/96	Upphävning av provotidsförordnandet i fråga om bullerbegränsande åtgärder på fastigheter. Beslutet överklagades av Luftfartsverket.
2003-04-24	Regeringsbeslut nr 14, M1996/1306/F/M	Beslut om villkor 14 lydelse.
2019-06-27	Växjö tingsrätt, mark- och miljödomstolen, Mål nr M 2327-18	Ansökan om tillstånd enligt 9 kap. miljöbalken till verksamhet vid Kalmar Öland Airport

16.1 Gällande beslutstext och miljövillkor

Tillstånd samt gällande villkor är hämtade från deldom meddelad 2019-06-27 och regeringsbeslut meddelad 2003-04-24. Kalmar Airport oktober 2026, via mejl och telefon, meddelat att de inte har tagit miljötillståndet från 2019 i anspråk, utan de använder deras tillstånd från 1994 och regeringsbeslut från 2003 (rörande villkor 14 om bullerbegränsade åtgärder).

17 Karlstad Airport

17.1 Beslut

Datum	Beslutsmyndighet	Beslutet avser
1993-10-07	Regeringen nr 37	Regeringen lämnar Projektstyrelsen för en ny flygplats i Karlstad, tillstånd enligt naturresurslagen att anlägga en ny trafikflygplats vid Mellerudstorp i Karlstads kommun.
1994-11-15	Koncessionsnämnden nr 152/94	Koncessionsnämnden lämnar Projektstyrelsen för en ny flygplats i Karlstad, tillstånd enligt miljöskyddslagen, att anlägga en ny trafikflygplats vid Mellerudstorp i Karlstads kommun och att där bedriva flygverksamhet. Beslutet överklagades.
1995-06-29	Regeringen nr 30	Överklagande i fråga om tillstånd till verksamhet vid en flygplats vid Mellerudstorp, med ändring av Koncessionsnämndens beslut.
1995-09-22	Länsstyrelsen i Värmlands län.	Beslut angående spillvattenledning till Skåre reningsverk samt omhändertagande av dagvatten
1995-10-03	Länsstyrelsen i Värmlands län.	Beslut i fråga om ändrad utformning av rullbana m.m. Beslutet överklagades.
1995-12-08	Länsstyrelsen i Värmlands län.	Beslut angående flygvägssystemet för in- och utflygning vid flygplatsen.
1996-02-21	Koncessionsnämnden nr B 46/96	Beslut om att avslå överklagandet från beslut 1995-10-03.
1997-06-19	Länsstyrelsen i Värmlands län.	Beslut angående bl.a. flygvägssystemet för in- och utflygning vid flygplatsen,

		samt godkännande av försök med rening av dagvatten.
1997-07-03	Koncessionsnämnden nr 81/97	Tillstånd enligt miljöskyddslagen att anlägga ett segelflygstråk på Karlstad nya flygplats och att driva segelflyg- och sportflygverksamhet med segelflygstråket som utgångspunkt.
1997-09-02	Länsstyrelsen i Värmlands län.	Beslut angående tillfällig ändring av tillstånd för verksamhet vid flygplatsen. Beslutet överklagades.
1997-09-23	Koncessionsnämnden nr B 207/97	Avslag av det överklagade beslutet 1997-09-02.
1997-12-03	Koncessionsnämnden nr 151/97	Beslut om ytterligare villkor för verksamheten vid flygplatsen. Beslutet överklagades.
1997-12-03	Koncessionsnämnden	Föreläggande om att prøvotidsredovisningen i fråga om utsläpp av kväveoxider bör kompletteras.
1998-05-19	Länsstyrelsen i Värmlands län.	Godkännande att släckvatten från brandövning får renas i mobilt reningsverk och därefter släppas ut som dagvatten till Tolerudsbäcken.
1998-12-17	Regeringen nr 21	Beslut om ändring av villkor i tillståndet.
1998-12-22	Koncessionsnämnden nr 207/98	Beslut om ytterligare villkor som skall gälla för tillståndet till verksamheten vid Karlstad flygplats. Uppskjuten fråga om utsläpp av kväveoxider.
1999-03-16	Länsstyrelsen i Värmlands län	Beslut angående provtagning och analyser
1999-03-22	Vänersborgs tingsrätt, Miljödomstolen nr M 300-99:6	Tillstånd till reguljär linjetrafik på flygplatsen även med jetflygplan som uppfyller kraven i ICAO Annex 16, kapitel 2.

1999-10-12	Länsstyrelsen i Värmlands län	Beslut att förlänga provotiden för försök med rening av dagvatten.
2000-12-15	Vänersborgs tingsrätt, Miljödomstolen nr M 300-99	Miljödomstolen upphäver provotidsförfarandet i domen 1999-03-22.
2001-02-22	Regeringen nr 1, M 1998/134/NA	Beslut om ändrad lydelse av villkor 5 a, femte och sjätte styckena från beslut 1997-12-03.
2001-05-29	Länsstyrelsen i Värmlands län	Beslut med slutliga villkor rörande omhändertagandet, rening och utsläpp av ifrågavarande avloppsvatten.
2019-11-27	Vänersborgs tingsrätt, Mark- och miljödomstolen, Mål nr M 2251-18	Deldom om tillstånd till verksamheten vid Karlstad Airport.
2021-12-16	Svea hovrätt, Mark- och miljööverdomstolen, Mål nr M 13953-19	Revidering av villkor 2 och 9 efter överklagande.

17.2 Gällande beslutstext och villkor

Villkoren är hämtade från deldom meddelad 2019-11-27 av Mark- och miljödomstolen vid Vänersborgs tingsrätt (M-2251-18) om inget annat anges nedan.

Tillstånd

Mark- och miljödomstolen lämnar Karlstad Airport AB tillstånd enligt 9 kap. miljöbalken att vid Karlstad Airport bedriva flygplatsverksamhet i en omfattning av högst 25 000 flygrörelser per år, varav 13 000 flygrörelser i tung trafik (luftfartyg med en startvikt överstigande 5,7 ton MTOW, Maximum Take Off Weight) samt att vid behov göra de nybyggnationer och om- och tillbyggnader som anses nödvändiga för denna verksamhet.

Villkor

För den tillståndsgivna verksamheten ska följande villkor gälla

Allmänt villkor

1. Om inte något annat följer av övriga villkor ska verksamheten bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad Karlstad Airport AB har angett i ansökan och vad bolaget i övrigt har uppgett eller åtagit sig i målet.

Bananvändning och flygvägar

Tunga luftfartyg (överstigande 5,7 ton MTOW)

13. Minst 90 procent av registrerade avgående och ankommande tunga luftfartyg som flyger på en höjd som understiger 2 500 fot (750 meter) MSL, Mean Sea Level, ska framföras i banans förlängning inom +/- 1 nautisk mil från den nominella färdvägen.

Koordinaterna för zonerna är följande.

Zon	Latitud (grader)	Longitud (grader)
Förslag norra	59,447812	13,376265
Förslag norra	59,544989	13,470221
Förslag norra	59,559635	13,412322
Förslag norra	59,462195	13,317498
Förslag södra	59,441455	13,297465
Förslag södra	59,427341	13,356249
Förslag södra	59,331258	13,196198
Förslag södra	59,315886	13,254616

(koordinater ovan enligt MMÖD M 13953-19 från 2021)

Rastrerade samhällen markerade i bilden nedan får dock inte överflygas på höjder understigande 2 500 fot (750 meter) MSL.



Bild 1 Karta med rasterade områden i grått

Lätta luftfartyg (understigande 5,7 ton MTOW)

3. I Aeronautical Information Publication (AIP) ska vara publicerat - att lägsta tillåtna flyghöjd inom kontrollzonen ska vara 1 000 fot (300 meter) MSL, utom i samband med start och landning, - att avgående och ankommande lätta luftfartyg så långt möjligt ska undvika överflygning av rasterade samhällen markerade i bilden ovan på höjder understigande 2 500 fot (750 meter) MSL.

Skol- och allmänflyg

4. Skolflyg och allmänflyg med upprepade start- och landningsövningar får

- under perioden 15 juni–15 augusti endast utföras helgfri måndag–fredag kl. 09.00–18.00, - under perioden 16 augusti–14 juni endast utföras helgfri måndag–fredag kl. 07.00–21.00 samt lördag, söndag och helgdag kl. 09.00–17.00.

Skol- och allmänflyg med upprepade start- och landningsövningar får inte utföras under långfredagen, påskafton, påskdagen, Kristi himmelfärdsdag, pingstafton, nationaldagen, midsommarafton, Alla helgons dag, julafton och juldagen.

I AIP ska för lätt skolflygning vara publicerat - att trafikvarv så långt möjligt ska ske väster om flygplatsen, - att överflygning av rasterade samhällen markerade i bilden ovan så långt möjligt ska undvikas på höjder understigande 2 500 fot (750 meter) MSL.

Segelflygning

5. Segelflyg utan motor igång får befinna sig över rastrerade samhällen markerade i bilden ovan på höjder understigande 2 500 fot (750 meter) MSL.

Utryckning

6. Ambulanshelikopter får vid utryckning gå snabbaste vägen till destination.

Avancerad flygning

7. Vid avancerad flygning inom kontrollzonen får flygtrafikledningen medge undantag från gällande höjdbegränsningar mellan kl. 10.00 och kl. 22.00.

Inför planerad avancerad flygning såsom flyguppvisningar ska tillsynsmyndigheten informeras.

Med avancerad flygning avses med ett luftfartyg avsiktligt utförda manövrer, som innebär en plötslig förändring av dess läge eller en plötslig förändring av hastigheten, manövrer med en sidlutning av 60 grader eller mer eller en längdlutning av 30 grader eller mer.

Särskilda undantag

8. Andra förfaranden får tillämpas i följande fall:

- när piloten och/eller flygtrafikledningen bedömer att det föranleds av trafikavvecklings- och flygsäkerhetsskäl,
- vid tekniska begränsningar, exempelvis när navigeringshjälpmedel är ur funktion eller vid banarbeten,
- vid särskilda flygningar såsom mätflygningar, ledningsinspektioner och brandflyg samt andra jämförbara omständigheter.

Bullerskyddsåtgärder (enligt MMÖD, M 13953-19 från 2021)

9. Karlstad Airport AB ska vidta bullerskyddsåtgärder i bostadsbyggnader (permanent- och fritidsbostäder) samt vård- och undervisningslokaler som utomhus exponeras för

- FBN_{EU} 55 dBA eller däröver eller
- maximala ljudnivåer 70 dBA eller däröver nattetid (kl. 22.00–06.00) minst 150 nätter per kalenderår med minst en flygrörelse per natt samt i undervisningslokaler som regelbundet exponeras för
- 70 dBA maximal ljudnivå och däröver dagtid (kl. 07.00–18.00).

Målet för de bullerbegränsande åtgärderna ska vara att flygbullernivån FBN_{EU} inomhus inte överstiger 30 dBA och att den maximala ljudnivån inomhus nattetid inte överstiger 45 dBA.

Åtgärder behöver inte vidtas i vård- och undervisningslokaler som utsätts för den angivna maximalljudnivån för natt om de inte används för ändamålet nattetid annat än undantagsvis.

Dimensionerande för bullerskyddsåtgärderna ska vara de vid varje tidpunkt mest bullrande flygplanstyperna, dock inte sådana flygplanstyper som endast förekommer vid enstaka tillfällen.

Vid bedömning av vilka åtgärder som ska vidtas ska även hänsyn tas till att kostnaderna är rimliga med hänsyn till bostadens standard.

Bullerskyddsåtgärderna ska utformas och företas i samråd med fastighetsägarna. Vid meningsskiljaktighet mellan bolaget och fastighetsägaren om åtgärdernas utformning och dimensionering ska bolaget hänskjuta frågan till tillsynsmyndigheten för beslut om vilka åtgärder som bedöms rimliga att kräva.

Åtgärderna ska vara vidtagna senast inom två år från det att domen i denna del vunnit laga kraft för de då berörda byggnaderna och därefter inom två år från det att en annan byggnad exponeras av ljudnivåer som överstiger ovan angivna begränsningsvärde.

Bolaget ska senast inom ett år från det att domen i denna del vunnit laga kraft och därefter årligen, intill dess att isoleringsarbetet är klart, ge in ett förslag till plan för bullerskyddsåtgärder till tillsynsmyndigheten.

Tillsynsmyndigheten får vid behov i det enskilda fallet ge bolaget anstånd från angiven tidsram för genomförandet av åtgärder.

Brandövningar

10. Brandövning ska ske på anvisad plats med fullständig uppsamling av släckkemikalier och släckvatten (se delegation). Undantag får göras efter godkänd anmälan till tillsynsmyndigheten.

Övningar med fibrösa material som tändmedel och bränsle får endast undantagsvis ske på annan plats än den anvisade. Endast vatten får då användas som släckmedel. Med fibrösa material avses ved samt papper eller papp för tändning.

Avisning

11. Avisning av flygplan ska ske på för detta avsedd yta. Karlstad Airport AB ska se till att så mycket som möjligt av glykolen tas om hand och renas

vid extern anläggning. Den glykol som inte kan sugas upp och renas vid extern anläggning ska ledas till bolagets reningsdamm.

Bolaget ska i den årliga miljörapporten redovisa den mängd glykol som har använts för avisning och hur mycket som har omhändertagits externt.

Glykolförorenad snö ska läggas upp så att glykolen kan samlas upp och avledas till dammanläggningen för rening.

Halkbekämpning

12. Halkbekämpning på rullbana, taxibanor och plattor ska i första hand ske mekaniskt och vid behov kompletteras med sand.

Halkbekämpningskemikalier får användas när flygsäkerheten kräver det.

Urea får användas på rullbanan, dock endast i undantagsfall. Använd mängd urea ska redovisas i den årliga miljörapporten.

Spillvatten

13. Vid utsläpp av spillvatten till det kommunala reningsverket ska vid varje tid gällande kommunala riktlinjer för utsläpp av avloppsvatten från industrier och andra verksamheter följas.

Kemikalier och avfall

14. Kemiska produkter och farligt avfall ska lagras och hanteras så att spill och läckage inte förorenar omgivningen. Flytande kemiska produkter och flytande farligt avfall ska förvaras inom invallning som rymmer minst den största behållarens volym samt 10 procent av övriga – inom samma invallning – behållares volym. Dubbelmantlade tankar behöver inte vara invallade, men ska ha utrustning för läckagevarning i utrymmet mellan tankarna samt vara försedda med påkörningsskydd.

Oljeavskiljare

15. Samtliga oljeavskiljare ska uppfylla kraven för lägst klass 1 enligt svensk standard, för närvarande SS-EN 858, senast 18 månader efter det att denna dom har fått laga kraft.

Informationsorgan

16. För informationsutbyte i frågor rörande verksamheten vid flygplatsen ska det finnas ett informationsorgan. I organet ska ingå representanter för Karlstad Airport AB, Länsstyrelsen Värmland, Kils kommun, Karlstads kommun, Forshaga kommun, Grums kommun och Hammarö kommun. På förslag från någon av ovanstående får Karlstad Airport AB och tillsynsmyndigheten i samråd besluta att även andra kan adjungeras till informationsorganet.

Karlstad Airport AB och tillsynsmyndigheten bestämmer närmare i samråd hur arbetet i informationsorganet ska bedrivas.

Kontrollprogram

17. För verksamheten ska finnas ett kontrollprogram. Programmet ska bl.a. ange hur verksamheten kontrolleras med avseende på mätmetod, mätfrekvens, utvärderingsmetod och redovisning. Förslag till kontrollprogram ska lämnas till tillsynsmyndigheten senast sex månader efter att tillståndet fått laga kraft i denna del.

Uppskjutna frågor om dagvattenhantering (U1)

Mark- och miljödomstolen uppskjuter med stöd av 22 kap. 27 § första stycket miljöbalken frågan om slutliga villkor om utsläpp av dagvatten.

Bolaget ska under en provotid utreda frågan om utsläpp av dagvatten till bl.a. Tolerudsbäcken och Ävjan. Bolaget ska utreda vilka föroreningar och halter dagvattnet kan innehålla både vid nuvarande utsläppsförhållanden och förväntade effekter vid de utsläppsnivåer som kan uppnås vid tillståndsgiven verksamhet (inklusive den nya helikopterbasen) genom tillämpning av bästa möjliga teknik för rening av dagvatten. Utredningen ska omfatta åtgärder vid befintlig dagvattendamm och andra lämpliga åtgärder. Kostnader och tidplan för genomförande av lämpliga åtgärder ska redovisas. Utredningen ska göras i samråd med tillsynsmyndigheten, som får ange krav på exempelvis provpunkter och ytterligare parametrar.

Bolaget ska bl.a. redovisa följande uppgifter för nuvarande förhållanden och vid tillståndsgiven verksamheten, genom provtagningar och annat underlag.

- Dagvattenflöden från verksamheten, inklusive årstidsvariationer, fördelat på recipienterna Tolerudsbäcken och Ävjan. Bedömning av behovet av och omfattningen av recipientuppföljning i biflöden till dessa recipienter får ske i samråd med tillsynsmyndigheten.
- Verksamhetens andel av flödet i recipienterna, inklusive årstidsvariationer.
- Föroreningshalter och mängder avseende bl.a. pH, kväve, fosfor, metaller, syreförbrukande ämnen (BOD7 och CODCr), PAH bl.a. benzo(a)pyren, olja (alifatiska kolväten) och suspenderade ämnen från flygplatsen i förhållande till övrig belastning i recipienterna.
- Påverkan på recipienterna, inklusive kvaliteten på vattenmiljön med avseende på relevanta miljökvalitetsnormer på kvalitetsfaktornivå.
- Lämpliga åtgärder såsom t.ex. ombyggnad av befintlig dagvattenanläggning, ny dagvattenanläggning och anläggande av våtmark för att begränsa utsläpp.

Vid bedömning av vilka åtgärder som behöver vidtas bör föroreningshalter för nuvarande förhållanden och tillståndsgiven verksamhet jämföras med bakgrundshalter och med relevanta bedömningsgrunder för dagvatten, med användning av en beräkningsmodell (datamodellering).

Utredningen med förslag till åtgärder och slutliga villkor ska redovisas till mark- och miljödomstolen senast den 1 november 2023.

Provisoriska föreskrifter

P1. I utgående vatten till Tolerudsbäcken får kväve som riktvärde och medelvärde uppgå till högst 30 mg totalkväve per liter under hela den period kontroll av vattenkvaliteten sker. Kontroll avseende kväve i utgående vatten ska initieras när urea läggs ut första gången och pågå hela innevarande vintersäsong (1 oktober–30 april) och när dagvatten släpps ut från dammen. Kontroll av vattenkvaliteten på utgående dagvatten innan vattnet avleds till Tolerudsbäcken sker i mätpunkten F1.

Under den tid ombyggnation av dammanläggningen pågår ska ovanstående krav inte gälla. Karlstad Airport AB ska meddela tillsynsmyndigheten när arbetena påbörjas och avslutas. Tillsynsmyndigheten får medge avsteg från ovanstående krav för intrimning av anläggningen.

P2. I utgående vatten till Tolerudsbäcken får BOD7 som riktvärde och månadsmedelvärde under sommarsäsong (perioden 1 maj–30 september) uppgå till högst 30 mg/l BOD7 och under vintersäsong (perioden 1 oktober–30 april) uppgå till högst 50 mg/l BOD7. Med riktvärde avses ett värde som om det överskrids medför en skyldighet för tillståndshavaren att vidta sådana åtgärder att värdet inte överskrids.

Delegation

Mark- och miljödomstolen överlåter med stöd av 22 kap. 25 § miljöbalken åt tillsynsmyndigheten att vid behov meddela de villkor som kan behövas om

- den närmare utformningen av de åtgärder bolaget åtagit sig att vidta för att förhindra läckage från de befintliga dagvattendammarna,
- hanteringen av uppsamlade släckkemikalier och släckvatten,
- hanteringen av uppsugen avisningsvätska internt vid flygplatsen.

18 Kiruna Airport

18.1 Beslut

Datum	Beslutsmyndighet	Beslutet avser
1997-11-25	Koncessionsnämnden nr 146/97	Tillstånd enligt miljöskyddslagen till verksamheten vid Kiruna flygplats.
2016-11-11	Umeå tingsrätt, Mark- och miljödomstolen, Mål nr M 2437-15	Tillstånd enligt miljöbalken till fortsatt verksamhet mm vid Kiruna Airport, Kiruna kommun.

18.2 Tillstånd

Mark- och miljödomstolen godkänner miljökonsekvensbeskrivningen och lämnar Swedavia AB tillstånd enligt miljöbalken till fortsatt verksamhet vid Kiruna Airport, med en omfattning av högst 16 000 flygrörelser per år, varav 5 500 rörelser i linjefart och charter samt 2 200 militära rörelser.

För tillståndet skall följande villkor gälla:

Allmänt villkor

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 har uppgivit i ansökningshandlingarna eller i övrigt åtagit sig i målet.

Ovan gäller inte de delar av ansökningshandlingarna som behandlar åtgärder, utformningen av och åtaganden hänförliga enbart till det av Swedavia AB återkallade yrkandena om tillstånd till förlängning av befintlig rullbana och till vattenverksamhet.

Flygvägar och buller

Villkor 2

Vid visuella inflygningar till flygplatsen med IFR-trafik ska överflygning av Kiruna tätort undvikas i möjligaste mån.

Villkor 3

Utöver vad som erfordras för att hålla beordrad beredskap med hänsyn till rikets säkerhet, får trafik med militära jetflygplan endast undantagsvis bedrivas kvälls- och nattetid (kl. 18–06) under perioden juni–augusti.

Villkor 4

Swedavia AB ska genomföra uppföljande bullerberäkningar minst vart femte år eller oftare vid behov.

Kemikalier, farligt avfall m.m.

Villkor 5

Swedavia AB ska se till att så mycket som möjligt av den glykol som rinner av flygplanen vid avisning samlas upp. Swedavia AB ska inom ramen för egenkontrollen redovisa den mängd glykol som har använts för avisning, den mängd som har samlats upp och hur den uppsamlade mängden har omhändertagits.

Villkor 6

Halkbekämpning på flygplatsens rullbana, taxibanor och ramper ska företrädesvis ske mekaniskt och/eller med varm sand. Urea får dock undantagsvis användas när flygsäkerheten eller den militära verksamheten så kräver.

Mängden urea som har använts ska årligen inrapporteras till tillsynsmyndigheten.

Villkor 7

Kemiska produkter och farligt avfall ska vid lastning, lossning och lagring hanteras så att spill och läckage inte förorenar omgivningen. Tankar ovan jord för lagring och drivmedel, glykol, andra flytande kemiska produkter och flytande farligt avfall på flygplatsens lagrings- och uppställningsplatser ska förvaras inom invallning. Invallningen ska rymma minst den största tankens volym plus tio (10) procent av summan av övriga tankars volym inom samma invallning.

Villkor 8

Dubbelmantlade tankar behöver inte vara invallade, men ska vara försedda med ett fungerande larm för läckage mellan mantlarna samt påkörningsskydd.

Lagringstankar som fylls med tankbil ska vara försedda med

nivåmätning och överfyllnadsskydd.

Rennäringen

Villkor 9

Swedavia AB ska regelbundet, dock minst en gång per år, bjuda in Gabna sameby och Laevas sameby till samråd angående bolagets verksamhet vid Kiruna Airport.

Kontrollprogram

Villkor 10

För verksamheten ska finnas ett kontrollprogram vars närmare utformning ska bestämmas i samråd med tillsynsmyndigheten. Kontrollprogrammet ska bl.a. ange hur verksamheten kontrolleras med avseende på mätmetod, mätfrekvens, utvärderingsmetod och redovisning. Swedavia AB ska senast sex (6) månader efter det att denna dom har vunnit laga kraft till tillsynsmyndigheten inge förslag till kontrollprogram.

Förorenad mark

Villkor 11

Swedavia AB ska fortsätta arbetet med PFOS enligt den handlingsplan som har lämnats in till tillsynsmyndigheten. Bolaget ska även genomföra undersökningar av potentiell markförorening vid transformatorstation.

18.3 Återkallande av tillstånd

Koncessionsnämndens för miljöskydd tillståndbeslut den 25 november 1997 nr 146/97 återkallas fr.o.m. den 1 januari 2017 med stöd av 24 kap. 3 § första stycket 6 miljöbalken.

18.4 Avskrivning av del av målet

Mark- och miljödomstolen avskriver målet från vidare handläggning beträffande frågan om tillstånd till förlängning av rullbana samt om tillstånd till bortledning av grundvatten och till grundvattensänkning.

18.5 Prövningsavgift

Mark- och miljödomstolen ändrar inte vad som genom beslut den 21 oktober 2015 har bestämts om avgift för prövningen avseende ansökt vattenverksamhet.

19 Kramfors Sollefteå flygplats

19.1 Beslut

Datum	Beslutsmyndighet	Beslutet avser
2004-05-18	Östersunds tingsrätt, Miljödomstolen nr M 29-03	Två tillstånd enligt 9 kap miljöbalken: nuvarande och planerad flygverksamhet samt borttagande av bergmassor vid Kramfors-Sollefteå Flygplats.
2011-03-08	Östersunds tingsrätt, Miljödomstolen nr M 3316-09	Förlängt tillstånd nr 2 (bergmassor) till 2014-01-01

19.2 Gällande beslutstext och miljövillkor

Miljödomstolen lämnar Kramfors-Sollefteå Flygplats AB ett tillstånd enligt 9 kap miljöbalken till nuvarande och planerad verksamhet vid Kramfors-Sollefteå Flygplats på fastigheten Kramfors Gistgården 1:2 i en omfattning av högst 8 200 flygrörelser per år, se tillstånd 1 nedan. MD lämnar också tillstånd till borttagande av bergmassor, se tillstånd 2 nedan. Villkoren hämtade från ovanstående beslut.

Tillstånd 1

Villkor 1

Verksamheten – inbegripet representativa flygplanstyper, flygvägar, start- och landningsförfaranden samt trafikerings under dygnet jämte åtgärder för att minska störningar till omgivningen – skall bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad som angivits i ansökningshandlingar och vad sökanden i övrigt åtagit sig i målet. Mindre ändring får dock vidtas efter anmälan till tillsynsmyndigheten om ändringen inte innebär att en olägenhet av betydelse för människors hälsa eller miljön kan uppkomma.

(MD 2004-05-18)

Villkor 2

Flygdrivmedel, kemiska produkter och farligt avfall skall hanteras och förvaras på sådant sätt att risk för förorening av mark och vatten undviks.

(MD 2004-05-18)

Villkor 3

Sökanden skall genomföra bullerbegränsande åtgärder i byggnader med bostäder i flygplatsens omgivning som:

- regelbundet i medeltal minst 3 ggr per natt mellan kl. 22.00 – 07.00 utsätts för maximalbullernivåer utomhus som överstiger 80 dB(A)
- regelbundet dag- och kvällstid utsätts för maximalbullernivåer utomhus som överstiger 90 dB(A)
- utsätts för flygbullernivå (FBN) som överstiger 60 dB(A).

Målsättningen med åtgärderna är att den maximala ljudnivån inomhus inte skall överstiga 45 dB(A) och att flygbuller nivån (FBN) inte skall överstiga 30 dB(A). Miljödomstolen överlåter åt tillsynsmyndigheten att efter förslag från sökanden bestämma vilka bostäder som skall bullerisolas och när detta skall ske. Kostnaden för erforderliga åtgärder skall vara rimlig med hänsyn till byggnadens standard och värde. Åtgärderna skall utformas och utföras i samråd med fastighetsägaren.

(MD 2004-05-18)

Villkor 4

Driftstörningar och andra drifthändelser av betydelse för miljön skall omedelbart rapporteras till länsstyrelsen och kommunens miljö- och byggkontor samt därefter skriftligen till tillsynsmyndigheten.

(MD 2004-05-18)

Villkor 5

Brandövningsplatsen skall senast 2005-12-31 vara utformad så att dieselspill till marken undviks. Nödvändiga åtgärder härför skall ske i samråd med tillsynsmyndigheten.

(MD 2004-05-18)

Tillstånd 2

Villkor 1

Sprängningar får endast ske vardagar mellan kl 07.00 och 18.00.

Villkor 2

MD överlåter till tillsynsmyndigheten att föreskriva eventuella, ytterligare villkor sammanhängande med bergarbetena.

19.3 Övrigt

Miljödomstolen finner att miljökonsekvensbeskrivningen uppfyller kraven i 6 kap miljöbalken.

(MD 2004-05-18).

20 Kristianstad Airport

20.1 Beslut

Datum	Beslutsmyndighet	Beslutet avser
1992-06-29	Länsstyrelsen i Kristianstad län	Föreläggande om vissa försiktighetsmått och förbud vid utövande av flygverksamheten vid flygplatsen.
1995-10-05	Länsstyrelsen i Kristianstad län	Beslut med godkännande att flygplatsens bana breddas till 45 m och förlängs norrut med upp till 100 m.
1995-11-03	Koncessionsnämnden nr B 208/95	Ändring av länsstyrelsens beslut.
1997-10-29	Koncessionsnämnden nr 120/97	Tillstånd enligt miljöskyddslagen till fortsatt verksamhet vid Kristianstads flygplats.

20.2 Gällande beslutstext och miljövillkor

Villkoren hämtade från beslut 1997-10-29.

Koncessionsnämnden lämnar Kristianstad Airport AB tillstånd enligt miljöskyddslagen till fortsatt verksamhet vid Kristianstads flygplats, innefattande högst 28 000 flygrörelser per år samt till en förlängning av rullbanan till 2 240 m och breddning av rullbanan till 45 m.

För tillståndet gäller följande villkor:

Villkor 1

Verksamheten – inbegripet flygplanstyper, flygvägar, start- och landningsförfarande, trafikering under dygnet – skall bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad bolaget har uppgett eller åtagit sig i ärendet, såvida inte annat framgår av detta beslut. Trafikledningen skall, med hänsyn tagen till flygsäkerheten, ske på ett sådant sätt att bullerstörningar undviks i största möjliga utsträckning. (KN 1997-10-29).

Villkor 2

Från och med den 1 april 2002 skall civila jetflygplan som opererar på flygplatsen vara bullercertifierade enligt ICAO, Annex 16 till Chicagokonventionen, kapitel 3 (kapitel 3-flygplan).
(KN 1997-10-29)

Villkor 3

Start skall – om flygsäkerheten så medger – företrädesvis ske med användning av bana 01.
(KN 1997-10-29)

Villkor 4

Vid start bana 19 skall – om flygsäkerheten så medger – samtliga civila jetflygplan och övriga civila flygplan med tillåten startvikt överstigande 5,7 ton ha uppnått höjden 1500 fot innan sväng får påbörjas.
(KN 1997-10-29)

Villkor 5

För allmänflyget gäller vid start söderut att flygplanen så snart flygsäkerheten tillåter skall svänga så att överflygning av bostadsbebyggelsen i Everöd undviks.
(KN 1997-10-29)

Villkor 6

För allmänflyget skall gälla att flygverksamhet med skolflyg och segelflyg med upprepade starter och landningar samt fallskärmsflyg inte får äga rum långfredagen, påskafton, Kristi Himmelsfärdsdag, pingstafton, Alla Helgons Dag, julafton och juldagen. Vidare skall under juli månad varannan söndag vara flygfri.
(KN 1997-10-29)

Villkor 7

Bullerbegränsande åtgärder skall vidtas i bostäder för permanent boende i flygplatsens omgivningar som nattetid vid minst tre tillfällen per natt utsätts för momentana störningar som överstiger 80 dB(A), varvid målet skall vara att maxbullernivån inomhus skall minskas till 45 dB(A).

Teoretiska beräkningsunderlag för de förekommande flygplanstyperna skall användas vid bestämningen av vilka bostäder som skall bli föremål för åtgärder. Åtgärder behöver inte vidtas för buller från flygplan som är certifierade enligt ICAO, Annex 16 till Chicagokonventionen, kapitel 2. Åtgärder behöver heller inte vidtas om den verkliga bullernivån i bostaden inte överstiger 45 dB(A).

Koncessionsnämnden överlåter enligt 20 § 2 st miljöskyddslagen åt tillsynsmyndigheten att efter förslag av bolaget bestämma vilka bostäder

som skall bullerisolerats. Tillsynsmyndigheten får även bestämma en tidpunkt före vilken en plan för åtgärderna skall redovisas.

Åtgärderna skall utformas i samråd med fastighetsägaren. Vid meningsskiljaktighet skall den tvistliga frågan hänskjutas till tillsynsmyndigheten för avgörande med stöd av 20 § miljöskyddslagen. (KN 1997-10-29)

Villkor 8

För avisning av flygplatsens rullbana och övriga hårdgjorda ytor skall företrädesvis mekanisk halkbekämpning och sand användas. Urea får endast användas med högst 15 ton per år räknat som medelvärde under en 5-årsperiod med början 1997/1998. Användning av annat avisningsmedel får inte leda till en större kvävebelastning än vad som följer av en ureaanvändning enligt ovan. (KN 1997-10-29)

Villkor 9

Spill på mark av glykol från avisning av stillastående flygplan skall – beräknat som riktvärde för hel vintersäsong – till minst 80 % omhändertas och avledas till kommunalt spillvattennät. (KN 1997-10-29)

Villkor 10

Ett förslag till kontrollprogram skall ges in till tillsynsmyndigheten inom tid som tillsynsmyndigheten bestämmer. (KN 1997-10-29)

Koncessionsnämnden överlåter enligt 20 § 2 st miljöskyddslagen åt tillsynsmyndigheten att fastställa de villkor som erfordras i följande avseenden:

- D1. Åtgärder enligt villkor 7, se ovan.
- D2. Användning av annat avisningsmedel än urea samt användning av urea efter femårsperiodens slut (se villkor 8).
- D3. Åtgärder och begränsningar i samband med omhändertagande och/eller rening av vattenutsläpp från flygplatsens brandövningsplats.
- D4. Åtgärder för uppsamling av utsläpp till vatten i samband med haverier och större spill på flygplatsen.
- D5. Hantering och omhändertagande av avfall.

21 Lidköping Hovby flygplats

21.1 Beslut

Datum	Beslutsmyndighet	Beslutet avser
2003-09-23	Vänersborgs Tingsrätt, Miljödomstolen nr M 76-02	Tillstånd enligt miljöbalken till verksamheten på Lidköping/Hovby flygplats.
2004-08-31	Svea Hovrätt, Miljööverdomstolen nr M 7704-03	Beslut om ytterligare villkor för verksamheten vid flygplatsen.
2007-06-21	Miljödomstolen	Deldom avseende halkbekämpning och lukt.
2008-09-02	Miljödomstolen Mål nr M76-02	Slutliga villkor för motorprovning och vattenhantering.

21.2 Gällande beslutstext och miljövillkor

Villkoren är hämtade från beslut 2003-09-23, med eventuella ändringar införda.

21.3 Tillstånd

Miljödomstolen, som godkänner den i målet upprättade miljökonsekvensbeskrivningen, lämnar Lidköping Hovby Flygplats AB tillstånd enligt miljöbalken att på Lidköping Hovby flygplats bedriva nuvarande och planerad flygverksamhet avseende kommersiellt och privat flygverksamhet omfattande högst 11 400 flygrörelser per år med huvudsaklig fördelning enligt nedan.

Verksamhet	Dag 07.00-19.00	Kväll 19.00-22.00	Natt 22.00-07.00	Totalt
Kolvmotor 0,5-3 ton	7200	800	0	8000
Affärsflyg 3-10 ton	320	72	8	400
Turboprop 10-70 ton	440	1540	220	2200
Affärsjet 6-40 ton	320	72	8	400
Jet 20-100 ton	320	60	20	400
Totalt	8600	2544	256	11400

Tillståndet omfattar verksamheten vid uppställningsplattor, taxivägar och bansystem, tank- och avisningsanläggningar liksom spill- och dagvattensystem som avleder vatten från dessa ytor samt motorprovning.

Motorprovsningsverksamheten på ny plats (som framgår av ingiven ritning 5T) skall ha satts igång senast den 31 december 2004.

Tillståndet får tas i anspråk utan hinder av att domen inte vunnit laga kraft.

21.4 Slutliga villkor

För tillståndet gäller följande villkor:

Villkor 1

Verksamheten – inbegripet representativa flygplanstyper, flygvägar, start- och landningsförfaranden samt trafikering under dygnet – skall bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad bolaget har uppgett eller åtagit sig i ärendet om inte annat framgår av följande villkor.
(MD 2003-09-23)

Villkor 2

Uppställningsplatser med hårdgjord mark och särskild dagvattenavledning skall senast den 31 december 2004 finnas vid samtliga tankställen för flygplan och tankfordon. De iordninggjorda uppställningsplatserna skall inrymma hela flygplanet/fordonet. Tankning av flygplan eller påfyllning av markförlagda tankar får endast ske om hela flygplanet/fordonet står inom dessa ytor.
(MD 2003-09-23)

Villkor 3

Dagvatten från uppställningsplatserna för tankfordon och flygplan under tankning skall senast den 31 december 2004 uppsamlas och avledas till oljeavskiljare med lämplig dimensionering. Avrinningen från dessa ytor skall också anslutas till en uppsamlingsbassäng eller därmed jämförlig anordning för bränslespill och släckvatten. Uppsamlingsanordningen skall färdigställas senast den 31 december 2005 och utformas i samråd med räddningstjänsten och tillsynsmyndigheten. Tillsynsmyndigheten får meddela de villkor som behövs om detta.
(MD 03-09-23)

Villkor 4

Spillvatten från flygplatsen skall senast den 31 december 2004 passera oljeavskiljare före utsläpp till kommunens ledningsnät.
(MD 2003-09-23).

Villkor 5

Avisning av flygplan får endast ske på härför avsedd plats, med avrinning till en sluten tank. Spilld avisningsvätska skall samlas upp och omhändertas

på sätt som godtas av tillsynsmyndigheten.
(MD 2003-09-23)

Villkor 6

Skyddsanordningar, såsom säkerhetsventiler, påkörningsskydd, uppsamlingsbrunnar, saneringsutrustning etc. – mot ofrivilliga utsläpp av hälso- och miljöfarliga kemiska produkter inklusive farligt avfall skall finnas. Lagrings- och uppställningsplatser för hälso- och miljöfarliga kemiska produkter och flytande farligt avfall skall vara utformade på ett sådant sätt att minst volymen av den största behållaren samt 10 % av övrig lagrad volym kan innehållas inom en invallning. Förvaringen skall ske på ett sådant sätt att tillträde förhindras för obehöriga. Förvaring av farligt avfall i fast form skall ske i tät behållare under tak.
(MD 2003-09-23)

Villkor 7

Efter den 31 december 2004 får provkörning av flygplansmotorer i samband med ombyggnad och underhåll av flygplan (motorprovning) endast ske på den planerade motorprovningsplatsen nordost om rullbanan i enlighet med ingiven ritning 5T. Motorprovningsplatsen skall förses med bullerdämpande jordvallar och i övrigt utformas så att buller- och luktstörningar minimeras.
(MD 2003-09-23)

Villkor 8

S.k. varmkörning av flygplansmotorer får endast ske i samband med förestående start. Varmkörning får ske på plats och sätt som tillsynsmyndigheten godkänner.
(MD 2003-09-23)

Villkor 9

Bolaget skall vidta bullerbegränsande åtgärder i de byggnader i flygplatsens omgivning som senast den 1 juli 2003 utgjort bostäder för permanentboende eller för fritidsändamål och som

- regelbundet minst tre gånger per natt mellan kl 22.00 och 07.00 exponeras för maximalbullernivåer från flygplan som överstiger 70 dB(A),
- regelbundet dag- och kvällstid exponeras för maximalbullernivåer från flygplan som överstiger 80 dB(A) eller
- regelbundet dagtid vardagar och enstaka kvällar exponeras för maximalbullernivåer från flygplan som överstiger 90 dB(A).

För att komma ifråga för bullerdämpande åtgärder skall aktuell byggnad utsättas för minst 150 störningstillfällen per år (= regelbundet). Åtgärder behöver inte vidtas om kostnaden för att minska bullernivån är oskälig i förhållande till bostadens standard och värde.

Miljödomstolen överläter åt tillsynsmyndigheten att efter förslag av Lidköping/Hovby Flygplats AB bestämma vilka byggnader som skall ljudisolas. Beräkning av ljudnivåer skall ske med tillämpning av den beräkningsmodell som på regeringens uppdrag fastställts av Försvarsmakten och Luftfartsverket, i samråd med Naturvårdsverket, genom beslut den 26 februari 1998.

Målet för åtgärderna skall vara att uppnå en beräknad ljudnivå inomhus som inte överstiger 45 dB(A) som maximalnivå uppnås och utföras i samråd med fastighetsägaren. Vid meningsskiljaktighet mellan Lidköping/Hovby Flygplats AB och fastighetsägaren skall frågan avgöras av tillsynsmyndigheten.

Skyddsåtgärderna skall vara vidtagna inom två år från lagakraftvunnet beslut på vid lagakrafttidpunkten berörda bostäder och på därefter berörda bostäder successivt allteftersom flygtrafiken ökar till lovgiven volym och omfattning.

(MD 2003-09-23)

Villkor 10

Bolaget skall aktivt arbeta för en god energihushållning, för minimerade miljöeffekter från marktransporter som följer av verksamheten, för ett successivt utbyte av kemiska produkter (inklusive bränslen) mot mindre farliga samt för att minimera mängder och farlighet av det i verksamheten uppkomna avfallet. Vid inköp av markfordon skall fordon med bästa tillgängliga miljöprestanda väljas. (MD 2003-09-23)

Villkor 11

Lidköping/Hovby Flygplats AB ska fortlöpande verka för att minska utsläppen av klimatgaser från flygplanen inom flygplatsen respektive utanför LTO-området samt arbeta för att minimera avfallsmängderna och avfallets farlighet och vidta de åtgärder som behövs för att främja återanvändning och återvinning.

(MD 2003-09-23)

Villkor 12

Trafik på flygplatsen nattetid (kl. 22.00-07.00) får fram till den 1 januari 2006 huvudsakligen och därefter endast ske med flygplan som har eller enligt avtal kan innehålla ett bulleremissionsvärde om högst 92,1 EPN dB räknat som det aritmetiska medelvärde av det aktuella flygplanets tre certifieringsvärden, dock med undantag av landningar på grund av diversion

från annan flygplats.
(MÖD 2004-08-31)

Villkor 13

Lidköping/Hovby Flygplats AB skall inom tid som tillsynsmyndigheten bestämmer till myndigheten ge in förslag till kontrollprogram för den lovgivna verksamheten.
(MD 2003-09-23)

Villkor 14

Lidköping/Hovby Flygplats AB skall senast den 1 november 2008 ha bytt ut urea som huvudsakligt halkbekämpningsmedel på banan mot formiatbaserat, acetatbaserat eller annat därmed likvärdigt medel för halkbekämpning. Efter den 1 november 2008 får bolaget endast använda urea då det råder särskilt svår isbildning på bansystemet och trafiksituationen jämte flygsäkerhetskrav inte medger annan halkbekämpning. Bolaget skall efter varje sådan ureaanvändning anmäla förbrukad mängd urea till tillsynsmyndigheten.
(MD 2007-06-21)

Villkor 15

Bolaget ska senast 2009-12-31 ha anlagt en avstängningsventil/lucka för dagvattenledningen från flygplatsens stationsplatta. Ventilen/luckan ska placeras i den sista nedstigningsbrunnen eller vid utloppet till kopplingsbrunnen och vara utformad så att den kan stängas inom högst fem (5) minuter från det att behov av stängning uppstår.
(MD 2008-09-02)

Villkor 16

Bolaget ska senast 2010-07-01 anlägga en sicksacköppning för motorplatsens östra öppning samt förlängd vall vid den västra på sådant sätt som beskrivits i provotidsredovisningen. Anläggningarnas utförande i detalj ska godkännas av tillsynsmyndigheten.
(MD 2008-09-02)

Villkor 17

Motorprovning får endast ske mellan kl. 08.00 - 17.00 helgfri vardag av flygplan vars EPNdB-värde, beräknat som aritmetiska medelvärden, inte överstiger 89 dB(A). Tillsynsmyndigheten får dock i enskilt fall, då särskilda skäl föreligger, medge motorprovning även andra tider och/eller för flygplan vars EPNdB-värde överskrider det ovan angivna. Undantag får dock medges vid högst 10 tillfällen per år.
(MD 2008-09-02)

Villkor 18

Bolaget ska senast 3 månader efter denna doms ikraftträdande till tillsynsmyndigheten inge ett förslag till reviderat kontrollprogram för verksamheten.

(MD 2008-09-02)

21.5 Delegation

Miljödomstolen överlåter enligt 22 kap 25 § tredje stycket miljöbalken åt tillsynsmyndigheten att föreskriva de ytterligare villkor som kan erfordras avseende:

1. skolflygverksamhet
2. segelflyg
3. fallskärms hoppning
4. oljeavskiljares storlek, utformning och funktion
5. utformning av uppsamlingsanordning för släckvatten och bränslespill från uppställningsplatserna för tankfordon och flygplan under tankning
6. omhändertagande av glykolspill
7. provkörning av flygplansmotorer (s.k. varmkörning) i samband med förestående start
8. tillsyn, besiktning och kontroll såsom utsläppskontroll med angivande av mätmetod, mätfrekvens och utvärderingsmetod

21.6 Uppskjutna frågor

Miljödomstolen uppskjuter med stöd av 22 kap 27 § miljöbalken avgörandet av slutliga villkor för

1. behandling och omhändertagande av från flygplatsområdet avrinnande dagvatten
2. halkbekämpning
3. motorprovning

21.7 Utredningar under prøvotiden

Bolaget skall under prøvotiden utföra följande utredningar och belysa kostnadsaspekter och miljökonsekvenser av aktuella åtgärder;

- förutsättningarna för att ersätta urea med annat medel för halkbekämpning.
- behovet av samt utformning och funktion av reningsanläggning för dagvatten och uppsamlingsbassäng för bränslespill och släckvatten. I utredningen skall ingå en recipientundersökning inbegripande bl.a.

flygplatsens bidrag av närsalter och andra miljöstörande ämnen till Vänern och närrecipienten.

- lukt- och bullerstörningar från den nya motorprovningsplatsen samt möjligheterna att ytterligare begränsa dessa störningar. Utredningen skall bl.a. innefatta en störningsundersökning och mätningar/beräkningar av halter luktande ämnen vid närliggande bostadshus.

Utredningar med förslag till skyddsåtgärder och villkor i de uppskjutna frågorna skall redovisas till miljödomstolen senast den 31 december 2005.

21.8 Provisoriska föreskrifter

1. Motorprovning får endast ske helgfria vardagar kl.08 – 17. Tillsynsmyndigheten äger dock rätt att i enskilt fall medge motorprovning även andra tider.
2. Buller från den nya motorprovningsplatsen (jfr villkor 7 ovan) får som riktvärde inte leda till högre bullernivåer vid närliggande bostäder än vad som framgår av den ritning ”5T rev” vari sex meter vallar kring platsen beaktas.

22 Linköping SAAB Flygplats (Linköping City Airport)

22.1 Beslut

Datum	Beslutsmyndighet	Beslutet avser
1990-06-26	Koncessionsnämnden nr 101/90	Tillstånd enligt miljöskyddslagen för utvidgad verksamhet vid verkstadsindustri m.m. – omprövning av den samlade verksamheten.
1994-11-18	Koncessionsnämndens beslut nr 154/94	Prövotid avseende buller från motorkörning
2018-07-13	Mark- och Miljödomstolen Växjö tingsrätt Mål nr M 5048-16	Ansökan om tillstånd enligt miljöbalken till flygindustriverksamhet m.m. på fastigheterna Tannefors 1:107, 1:110, 1:96 och 1:97 samt Hackefors 5:1, Bökestad 5:1, Linköpings kommun

22.2 Gällande beslutstext och miljövillkor

2018-07-13 kom en dom i Mark- och miljödomstolen där det nya miljötillståndet gäller för hela SAABs verksamhet – inte bara flygplatsen. Villkoren finns redovisade nedan.

Villkor

Villkor 1

Om inte annat framgår av denna dom ska anläggningen utformas, arbetena utföras och verksamheten, inbegripet åtgärder för att begränsa utsläppen av föroreningar och andra störningar till omgivningen, bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad bolaget angett eller åtagit sig i målet.

Villkor 2

Buller från industriverksamhet och motorkörningar

Verksamhetens externa industribuller ska begränsas så att ljudnivån vid närmaste bostäder inte överstiger följande begränsningsvärden:

Dag/tid	Kl.	Ekvivalent ljudnivå
Måndag-fredag	07-18	50 dB(A)
Lör-, sön- och helgdag	07-18	45 dB(A)
Kvällstid	18-22	45 dB(A)
Nattetid	22-07	40 dB(A)

Den momentana ljudnivån får inte överskrida 55 dB(A) nattetid, kl. 22-07 vid bostäder.

I begreppet industribuller omfattas inte buller från a) start, landning och taxning med flygplan och helikoptrar, b) flygplatsfordon, c) motorkörning av flygplan och helikoptrar samt d) skjutning med finkalibrig ammunition.

De angivna värdena för externt industribuller ska kontrolleras antingen genom omgivningsmätningar eller genom närfältsmätningar och beräkningar. Ekvivalentvärdena ska beräknas för faktisk drifttid inom de tidsperioder som anges ovan. Kontroll ska ske så snart det skett förändringar i verksamheten som kan medföra att värdena riskerar att överskridas, eller när tillsynsmyndigheten be- dömer att det behövs, dock minst vart tredje år.

Villkor 3

Ljudnivån från motorkörning får vid närmaste bostäder uppgå till högst följande begränsningsvärden:

Motorkörning utomhus

Dag/tid	Kl.	Maximal ljudnivå
Vardagar	07-18	80 dB(A)
Lör-, sön- och helgdag	07-18	60 dB(A)
Kvällstid	18-22	60 dB(A)

Motorkörning inomhus i motorkörningshuset

Dag/tid	Kl.	Maximal ljudnivå
Vardagar	07-18	55 dB(A)
Lör-, sön- och helgdag	07-18	50 dB (A)
Kvällstid	18-22	50 dB (A)

Med motorkörning avses inte körningar som utgör förberedelse för flygning eller körningar som sker med pådrag motsvarande marktomgång eller flygtomgång.

Med avseende på begränsningsvärdena för maximal ljudnivå får dessa överskridas under högst fem procent av drifttiden, dock ej med mer än 10 dBA. Med begreppet drifttid i detta sammanhang avses tid under vilken ljudnivån från driften av verksamheten är mer än 5 dB över aktuell bakgrundsnivå (ekvivalent ljudnivå). Detta gäller vid omgivningsmätningar och vid kontroll med tidskonstanten ”slow”.

De angivna värdena för externt industribuller ska kontrolleras antingen genom omgivningsmätningar eller genom närfältsmätningar och beräkningar. Ekvivalentvärdena ska beräknas för faktisk drifttid inom de tidsperioder som anges ovan. Kontroll ska ske så snart det skett förändringar i verksamheten som kan medföra att värdena riskerar att överskridas, eller när tillsynsmyndigheten be- dömer att det behövs, dock minst vart tredje år.

Villkor 4

Flygrörelser, flygvägar och flygtider

Inom ramen för totalt 30 500 flygrörelser per kalenderår får högst nedanstående antal flygrörelser utföras med respektive flygplanskategori och helikoptrar.

Flygplanskategorier och helikoptrar	Flygrörelser/kalenderår
39 Gripen	3 000
Övriga militära flygplan inkl. SK 60	1 000
Linjefart inkl. charter och frakt	7 000
Allmänflyget	16 000
Helikoptrar civila och militära	3 500
Totalt	30 500

a) För flygning med flygplan 39 Gripen gäller:

Flygning får inte ske nattetid kl. 22-07 alla dagar, eller kvällstid kl. 18-22 på lördagar, söndagar och andra helgdagar

I övrigt ska antalet flygrörelser över dygnet fördelas enligt följande; 90 % dagtid kl. 07-18 och 10 % kvällstid kl. 18-22 fram till och med år 2023 samt därefter 96 % dagtid kl. 07-18 och 4 % kvällstid kl. 18-22.

Kvällsrörelser får flyttas till dagtid.

b) För flygning med övriga militära flygplan gäller:

Antalet flygrörelser över dygnet ska fördelas enligt följande; 75 % dagtid kl. 06-18, 25 % kvällstid kl. 18-22 och 0 % nattetid kl. 22-06.

Kvällsrörelser får flyttas till dagtid

c) För flygning med linjefart, charter och frakt gäller:

– Antalet flygrörelser över dygnet ska fördelas enligt följande; 60 % dagtid kl. 06-18, 15 % kvällstid kl. 18-22 och 25 % nattetid kl. 22-06.

Antal flygrörelser per kalenderår med 4C-flygplan får uppgå till högst 2 000.

Nattrörelser får flyttas till dag- och kvällstid och kvällsrörelser får flyttas till dagtid.

d) För flygning med allmänflyget gäller:

Antalet flygrörelser över dygnet ska fördelas enligt följande; 75 % dagtid kl. 06-18 och 24 % kvällstid kl. 18-22 samt 1 % nattetid kl. 22-06 utöver de flygrörelser som nattetid görs av flygplan i samhällstjänst.

Nattrörelser får flyttas till dag- och kvällstid och kvällsrörelser får flyttas till dagtid.

e) För flygning med helikoptrar gäller:

Flygning får inte ske kl. 22-07 alla dagar, eller kvällstid kl. 18-22 på lördagar, söndagar och andra helgdagar, med undantag för helikoptrar i samhällstjänst.

Antalet flygrörelser över dygnet ska fördelas enligt följande; 95 % dagtid kl. 07-18, 5 % kvällstid kl. 18-22.

Kvällsrörelser får flyttas till dagtid.

f) Reversering utöver tomgångsreversering får inte förekomma nattetid kl. 22-06.

Undantag från a, b, c, d, e och f får göras om det behövs från flygsäkerhetssyn- punkt.

Villkor 5

De flygvägar som redovisas i ansökan ska i huvudsak följas vid flygning med militära flygplan och med civila flygplan med en maximal startvikt (MTOW) över 7 000 kg. Tillfälliga avvikelser får ske av säkerhetsskäl.

Villkor 6

Undantag och avvikelser från villkor 4 och 5 till följd av flygsäkerhetsskäl och luftfartyg i samhällstjänst ska journalföras löpande. Journalen ska hållas till- gänglig för tillsynsmyndigheten och avrapporteras löpande inom ramen för kontrollprogrammet.

Villkor 7

Skjutbaneverksamhet

Skjutning vid älgbanan, skeetbanan och pistolbanan ska sammantaget begränsas till maximalt tre vardagar per vecka kl. 12-20 samt var tredje helg kl. 10-12, undantaget jul-, påsk- och midsommarhelgerna. Om det föreligger

särskilda behov får tillsynsmyndigheten medge enstaka undantag från dessa tider.

Villkor 8

8a. Föroreningsinnehållet i utgående vatten från ytbehandlingen får vid utsläpps- punkten till det interna dagvattennätet inte överskrida följande värden.

Parameter	Halt månadsmedelvärde (mg/l)	Halt årsmedelvärde (mg/l)	Mängd (kg/år)
Kadmium	-	-	0,05
Koppar	0,5	0,15	3
Krom (total) Flödet högst 20 000 m ³ per år	0,5	0,3	7
Krom (total) Flödet mer än 20 000 m ³ per år	0,5	0,2	7
Krom (sexvärt) (dygnsmedelvärde)	0,1	-	-
Nickel	0,5	0,15	4
Zink	0,5	0,15	4
Fosfor (total)	1,0	1,0	12

Begränsningsvärdet för månadsmedelvärden är uppfyllt om minst 9 av 11 värden uppfyller angivet begränsningsvärde. Värden för juli räknas med i värdet för augusti. Begränsningsvärdet för halten sexvärt krom gäller strikt som dygnsmedelvärde. Begränsningsvärde för flödesviktade årsmedelvärden avser alla 11 månadssamlingsprov som är uttagna under kalenderåret.

8b. Föroreningsinnehållet i kondensat från indunstaren får vid punktutsläpp till det interna dagvattennätet inte överskrida följande värden.

Parameter	Halt som stickprov (mg/l)
Kadmium	0,002
Koppar	0,5
Krom (total)	0,5
Krom (sexvärt)	0,1
Nickel	0,5
Zink	0,5
Fosfor (total)	1,0

Mängden som släpps ut ska räknas in i ”Mängd (kg/år)” som anges i villkor 8a.

Villkor 9

Sköljvatten från naftatvätten, ultraljudstvätten, röntgenanläggningarna, textil- tvätt och från täthetsprovning av flygplan ska samlas upp och skickas till extern anläggning eller behandlas i indunstaren i ytbehandlingsverksstaden. Dessa åtgärder ska börja tillämpas inom två år från det att tillståndet tagits i anspråk.

Villkor 10

Avlett dagvatten från rullbanan, och närområdet omkring rullbanan, som kan bli förorenat ska senast inom tre år från det att tillståndet tas i anspråk renas för att reducera innehållet av organiskt material, närsalter och metaller innan det släpps ut till recipient. En avstängningsanordning ska finnas. Efter rening ska dagvattnet passera en provtagningsbrunn i vilken representativa prover på utgå- ende vatten kan tas ut.

Villkor 11

Avisning av flygplan ska ske så att läckaget till omgivningen minimeras. Glykolblandat vatten som runnit av flygplanen till terminalplattan ska så långt det är möjligt samlas upp med sugbil eller liknande.

Villkor 12

Halkbekämpning av rullbana, taxibanor, hangarplattor och terminalplatta ska företrädesvis ske mekaniskt. Regelmässig användning av urea ska ha upphört inom 10 år från det att tillståndet tas i anspråk. Därefter får urea endast användas om flygsäkerheten så kräver.

Utsläpp till luft

Villkor 13

Utsläppen av flyktiga organiska ämnen (VOC) från industriverksamheten får uppgå till högst 30 ton per kalenderår. Bolaget ska i samråd med tillsynsmyndigheten bestämma på vilket sätt villkoret ska kontrolleras.

Villkor 14

Förorenad luft från slipning, blästring eller annan bearbetning av gods samt ytbeläggning som innehåller stoft, ska effektivt fångas in och renas före utsläpp till omgivningen. Utsläppet av stoft till omgivningen får inte överstiga 5 mg/m³ normal torr gas (ntg).

Punktutsläpp ska kontrolleras och uppfylla villkoret enligt ovan senast två år efter att tillståndet har tagits i anspråk och därefter i den omfattning som tillsynsmyndigheten bedömer det erforderligt. Om stofthalten vid kontroll överstiger 5 mg/m³ normal torr gas ska åtgärder vidtas så att värdena innehålls vid en uppföljande kontroll inom tre månader från dagen för överskridandet. Villkoret ska anses uppfyllt om värdet inte överskrider vid den uppföljande kontrollen.

Kemikalier och avfall

Villkor 15

Kemiska produkter och farligt avfall ska förvaras väl uppmärkta och på sådant sätt att förorening av mark och vatten inte riskeras. Kemiska produkter och farligt avfall ska förvaras nederbördsskyddat och vid behov ska förvaringsplatsen vara försedd med påkörningsskydd. Förvaringen ska ske så att det inte föreligger någon risk att sinsemellan reaktiva föreningar sammanblandas. Kemiska produkter och farligt avfall innehållande flyktiga organiska föreningar ska förvaras i väl tillslutna behållare så att avdunstningen minimeras.

Villkor 16

Flytande kemiska produkter och flytande farligt avfall ska förvaras inom invallning som är beständigt mot det som förvaras där. Invallningar ska dimensioneras så att de rymmer minst den största behållarens volym och minst tio procent av övrig lagrad volym.

Villkor 17

Farligt avfall ska fortlöpande transporteras bort.

Energihushållning

Villkor 18

Åtgärder ska i skäligen utsträckning succesivt vidtas för att minska energianvändningen i tillverknings- och stödprocesser. Åtgärderna ska utgå från bolagets plan som redovisar hur verksamhetens energianvändning kan effektiviseras. Planen ska aktualiseras årligen - eller inom den längre tid som medges av tillsynsmyndigheten - och innehålla en redovisning av vilka åtgärder som har genomförts. Betydande mervärden till följd av genomförda åtgärder ska också framgå av planen.

Av planen för energihushållning ska det framgå vilka åtgärder som är tekniskt möjliga att genomföra, resursbesparingen för respektive åtgärd samt vilka åtgärder som bolaget är berett att vidta och en motivering till varför övriga redo- visade åtgärder inte kommer att vidtas. Vid uppdatering av planen ska den även innehålla en tidsplan och kostnaden för respektive åtgärd ska framgå.

Risk och säkerhet

Villkor 19

Det ska för Sevesoanläggningen finnas aktuell riskanalys, riskvärdering, åtgärdsplan och beredskapsplan som ska vara tillgängliga för tillsynsmyndigheten. Åtgärdsplanen ska redovisa vilka åtgärder som är effektiva och tekniskt möjliga att genomföra samt kostnaden, bolagets avvägningar, vilka åtgärder som bolaget avser att vidta och en tidsplan. Beredskapsplanen ska behandla tekniska och organisatoriska åtgärder som kan behöva vidtas för att begränsa påverkan på människors hälsa eller miljön vid brand eller olycka. Beredskapsplanen ska även omfatta kontroll och larmfunktioner samt rutiner för information, internt och externt i avsikt att minska konsekvenserna vid en olycka.

Villkor 20

Förebyggande åtgärder ska vidtas för att förhindra utsläpp av släckmedel, förorenat kyl- och släckvatten, flygbränsle och andra kemiska produkter till recipient samt till spillvattensystemet och externt dagvattensystem. Dokumenterade rutiner ska finnas för att samla upp produkt vid läckage samt för att samla upp släckmedel och förorenat kyl- och släckvatten. Innan det som har samlats upp slutligt tas omhand ska samråd ske med tillsynsmyndigheten. Åtgärderna ska vara vidtagna inom tre år från det att tillståndet tas i anspråk.

Villkor 21

Vid påfyllning av och utlastning från fasta cisterner för flygbränsle ska det finnas automatiskt och manuellt nödstopp och platsen ska vara försedd med ogenomsläppligt ytskikt som förhindrar att kemiska produkter förorenar mark och vatten. Motsvarande krav ska även gälla vid påfyllning av andra flytande kemiska produkter som förvaras i fasta cisterner. Åtgärderna ska vara vidtagna senast inom tre år från det att tillståndet tagits i anspråk.

Villkor 22

Tätningstrustning till spill- och dagvattenbrunnar ska finnas lätt tillgängliga och användas vid lossning av flytande kemiska produkter och lastning av flytande farligt avfall vid brunnar såväl inomhus som utomhus. Vid dessa platser ska även saneringsutrustning finnas lätt tillgänglig.

Villkor 23

Vid de fasta cisternerna för lagring av flygbränsle och diesel ska pumpar, ventiler och övriga installationer med risk för läckage och spill vara placerade inom nederbördsskyddad, tät invallning eller vara försedda med annan teknisk lösning som förhindrar att mark- eller vatten förorenas. Åtgärderna ska vara vidtagna senast inom tre år från det att tillståndet tagits i anspråk.

Villkor 24

Cisterner, ledningar och övrig utrustning för flygbränsle ska via ett löpande och strukturerat arbetssätt hållas i sådant skick att risken för läckage minimeras. Läcksökning ska ske regelbundet och vid tecken på läckage ska åtgärder vidtas omgående för att hindra läckaget och eliminera risken för spridning till omgivningen

Bullerskyddsåtgärder

Villkor 25

Bolaget ska vidta skyddsåtgärder avseende buller i bostadsbyggnader (här avses både permanent- och fritidsbostäder) samt vård- och undervisningslokaler, som utomhus exponeras för

FB_{NEU} 55 dBA eller däröver,

maximalljudnivåer 70 dBA eller däröver, mer än 16 gånger dag- och kvällstid kl. 06 - 22 eller mer än tre gånger nattetid kl. 22 - 06.

Målet för de bullerbegränsande åtgärderna ska vara att FBN inomhus inte över- stiger 30 dBA och att den maximala ljudnivån inomhus nattetid inte överstiger 45 dBA.

Åtgärderna ska grundas på teoretiska beräkningar med vid var tidpunkt gällande beräkningsmetod för flygbuller samt på 30 500 flygrörelser per kalenderår, inkluderande 3 000 rörelser med flygplan 39 Gripen, med den fördelning som framgår av villkor 4.

Åtgärder behöver inte vidtas på vård- och undervisningslokaler som utsätts för den angivna maximalljudnivån för natt om de inte används för ändamålet nattetid annat än undantagsvis.

Dimensionerande för bullerskyddsåtgärderna ska vara de vid varje tidpunkt mest bullrande flygplanstyperna, dock inte sådana flygplanstyper som endast förekommer vid enstaka tillfällen.

Vid bedömning av vilka åtgärder som ska vidtas ska även hänsyn tas till att kostnaderna är rimliga med hänsyn till bostadens respektive vård- och under- visningslokalens standard och ekonomiska värde. Vid denna rimlighetsbedömning ska även beaktas tidigare vidtagna åtgärder och nedlagda kostnader på fastigheten.

Bullerskyddsåtgärderna ska utformas och företas i samråd med fastighetsägarna. Vid meningsskiljaktighet mellan bolaget och fastighetsägaren om åtgärdernas utformning och dimensionering ska bolaget hänskjuta frågan till tillsyns- myndigheten för beslut om vilka åtgärder som bedöms vara rimliga.

Åtgärderna ska vara vidtagna senast inom tre år från det att tillståndet tas i an- språk för de då berörda byggnaderna, eller inom tre år efter det att omständighet tillkommit som medför ytterligare behov av bullerskyddsåtgärder.

Tillsynsmyndigheten får vid behov i det enskilda fallet ge bolaget anstånd från angiven tidsram för genomförandet av åtgärder.

Bolaget ska senast ett år efter det att tillståndet tas i anspråk och därefter årlig- en, intill dess att isoleringsarbetet är klart, ge in ett förslag till plan för buller- skyddsåtgärder till tillsynsmyndigheten. Skyldigheten att vidta åtgärder föreligger endast med avseende på byggnader uppförda för ändamål enligt vad som ovan anges före år 2017 och som senast vid den tidpunkten användes för sådant ändamål och så alltjämt vid tiden för dom.

Kontroll m.m

Villkor 26

Verksamheten ska kontrolleras enligt ett kontrollprogram som bland annat preciserar hur efterlevnaden av villkoren ska kontrolleras samt hur utsläppen ska kontrolleras med avseende på mätmetod, mätfrekvens och utvärderingsmetod. Förslag till kontrollprogram ska lämnas in till tillsynsmyndigheten senast sex månader efter det att tillståndet tagits i anspråk.

Villkor 27

Rutiner ska finnas för att identifiera och begränsa miljörisker samt för skötsel och underhåll av vatten- och luftreningsutrustningar och annan utrustning som kan medföra påverkan på miljön. Verifikat över genomfört underhåll ska kunna uppvisas för tillsynsmyndigheten efter anmodan.

Villkor 28

Om verksamheten i sin helhet eller i någon väsentlig del upphör ska detta i god tid dessförinnan anmälas till tillsynsmyndigheten. I samband med upphörandet ska eventuella kemiska produkter och farligt avfall tas omhand på ett miljöriktigt sätt. Bolaget ska i samråd med tillsynsmyndigheten upprätta en avvecklingsplan baserad på statusrapporten och ansvarsutredning. Härvidlag ska bolaget utreda om den nu tillståndsgivna verksamheten har gett upphov till föroreningar och i sådant fall svara för att avhjälpande åtgärder vidtas i skälig omfattning.

Villkor 29

Bolaget ska meddela tillsynsmyndigheten när tillståndet tas i anspråk, när bantröskeln flyttats och när de nya flygvägarna börjar tillämpas.

23 Luleå Airport

(F21 flottilflygplats Luleå/Kallax med Luleå flygstation)

23.1 Beslut

Datum		Beslutsmyndighet	Beslutet avser
1995-04-03		Koncessionsnämnden nr 40/95	Tillstånd enligt miljöskyddslagen till verksamheten vid F 21 och Luleå-Kallax flygplats.
1998-07-16		Regeringen nr 3	Överklagande i fråga om tillstånd till verksamheten vid flygplatsen, ändring av villkor 4 samt villkor 6, första och andra styckena.
1998-11-11		Koncessionsnämnden nr 153/98	Ändring av villkor 8 i beslut 1995-04-03.
1999-06-10		Regeringen nr 28	Försvarsmakten lämnas tillstånd enligt miljöskyddslagen att ändra verksamheten vid Luleå-Kallax flygplats genom förlängning av rullbana 14/32..., med därtill hörande åtgärder samt ändring av flygtider och flygplanstyper i den civila trafiken.
2001-01-12		Länsstyrelsen	5 provotidsutredningar
2003-12-12		Länsstyrelsen i Norrbottens län	Förlängning av den tid inom vilken ändrad civil flygverksamhet vid Kallax flygplats (angående fraktflyg) skall ha satts igång.
2004-02-20		Generalläkaren (GL) (22 620:0416/01)	GL medger ej permanent ökning av

			användning av anti icening vätska typ 2.
2006-06-14		Regeringen Beslut nr 24 och 25	Slutliga villkor för bullerisolering samt ett villkor gällande lukt och ett villkor gällande utflygning på låg höjd
2008-04-15		Länsstyrelsen	Slutliga villkor för halkbekämpning
2008-12-16		Länsstyrelsen	Förlängd tid för bullerisolering i Gäddvik
2008-12-18		Länsstyrelsen	Acceptans av FM's ansökan om förlängd tid för igångsättande av fraktverksamhet
2010-02-09		Länsstyrelsen	Förlängd tid för bullerisolering i Gäddvik
2016-06-14		Luleå kommun, miljö- och byggnadsnämnden	Beslut angående att kravet i utredningsvillkor 2, Regeringen 1999-06-10, är uppfyllt, i och med den utredning och redogörelse som Swedavia Luleå Airport har gjort.
2016-08-15		Luleå Kommun, miljö- och byggnadsnämnden	Beslut angående ändring av miljöfarlig verksamhet enligt miljöbalken. Ändringen avser lagring av HVO i cistern på den civila flygplatsverksamheten. Anmälan föranleder inte någon åtgärd.
2018-05-31		Luleå Kommun, miljö- och byggnadsnämnden	Utökad uppställnings- och avisningsyta för flygplan.
2018-06-27		Försvarsinspektören för hälsa och miljö	Beslut - avseende anmälan om förlängd

			verksamhetstid vid Luleå garnisons skjutbanor, Luleå kommun
2020-08-07		Försvarsinspektören för hälsa och miljö	Beslut avseende anmälan om fordonstvätt/tvättthall.

23.2 Gällande beslutstext och villkor

De elva första villkoren är hämtade från grundtillståndet 1995-04-03. Under tillståndprocessens lopp har fyra stycken villkor tillkommit. De är här numrerade nummer 12-15.

Koncessionsnämnden lämnar Försvarmakten tillstånd enligt miljöskyddslagen till verksamheten vid F 21 och Luleå-Kallax flygplats med en omfattning av högst 63 000 flygrörelser per år, varav 24 600 inom den militära flygverksamheten och högst 39 000 inom den civila flygverksamheten.

För tillståndet gäller följande villkor:

Villkor 1

Om inte annat framgår av detta beslut skall verksamheten – inbegripet åtgärder för att minska vatten- och luftföroreningar och andra störningar till omgivningen – bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad Försvarmakten uppgivit eller åtagit sig.
(KN 1995-04-03)

Villkor 2

Den militära flygverksamheten skall senast från den 1 juli 1995 ske med tillämpning av det nya miljöanpassade flygvägssystemet. (KN 95-04-03).

Vid flygverksamheten skall utan att flygsäkerheten äventyras sådana flygvägar användas och sådana flygrutiner tillämpas att störningar för boende i flygplatsens omgivning på grund av flygbuller begränsas så långt det är möjligt.

Försvarmakten skall senast inom ett år efter det att den förändrade verksamhet vid flygplatsen som tillståndet avser påbörjats, undersöka sådana flygvägar och rutiner som sagts ovan samt inom ett år därefter till tillsynsmyndigheten ge in en redogörelse för undersökningarna jämte förslag till de justeringar av flygvägarna och rutinerna som undersökningen kan ge anledning till.

(Regeringen 1999-06-10)

Villkor 3

Från och med den 1 april år 2002 får reguljär linjetrafik ske endast med flygplan som uppfyller kraven i ICAO Annex 16, kapitel 3.
(KN 1995-04-03)

Villkor 4

Från och med den 1 juni 1999 får reguljär linjetrafik under kvällar (kl 19-24) under perioden juni-augusti ske endast med flygplan som uppfyller kraven i villkor 3. (KN 95-04-03/Regeringen 1998-07-16)

Villkor 5

Motorprovning av civila flygplan skall genomföras vardagar dagtid (kl 07-18). Undantagsvis får motorprovning även ske vid andra tidpunkter. Av den årliga miljörapporten skall framgå hur många gånger motorprovning skett under andra tider än som föreskrivits.
(KN 1995-04-03)

Villkor 6

Bullerbegränsande åtgärder skall vidtas i bostäder för permanent boende i flygplatsens omgivning, vilka vid normala startförfaranden med militära jetflygplan utsätts för momentana ljudnivåer utomhus om 100 dB(A) och därutöver. Målet för åtgärderna skall vara att uppnå en beräknad ljudnivå inomhus som inte överstiger ca 60 dB(A).

Bullerbegränsande åtgärder skall vidtas i bostäder för permanent boende i flygplatsens omgivning, vilka vid flygning med civila flygplan regelbundet i medeltal minst tre gånger per dygn mellan kl 22 och 06 utsätts för momentana ljudnivåer utomhus överstigande 80 dB(A). Målet för åtgärderna skall vara att uppnå en beräknad ljudnivå inomhus som inte överstiger ca 45 dB(A).

Som underlag för bestämningen av vilka bostäder som skall bli föremål för åtgärder skall användas teoretiska beräkningar, varvid hänsyn inte skall tas till markdämpning. Hänsyn skall inte heller tas till den ökning av ljudnivån som uppstår vid rotestart och vid användning av EBK vid start med flygplan JAS 39.

Åtgärderna skall vara genomförda senast den 1 juli 2000. I sådana fall då åtgärderna är en följd av att JAS 39 införs, behöver dock dessa inte vara utförda innan beväpning skett med en division av detta flygplan om detta inträffar senare än ovan angiven tidpunkt.

Koncessionsnämnden överlåter enligt 20 § miljöskyddslagen åt länsstyrelsen att efter förslag av Försvarmakten bestämma vilka bostäder som skall ljudisoleras.

Åtgärderna skall utformas i samråd med fastighetsägaren. Vid meningsskiljaktighet mellan Försvarmakten och ägaren till en bostad om isoleringsåtgärdernas omfattning skall den tvistliga frågan hänskjutas till länsstyrelsen för avgörande med stöd av 20 § miljöskyddslagen.
(KN 1995-04-03/ Regeringen 1998-07-16).

Regeringens beslut innebär att bullerisolering avses genomföras invid flygplatsen i bostäder för permanent bruk, som utsätts för militärt flygbuller om 90 dB(A) eller därutöver vid minst 450 tillfällen/år. Målet för åtgärderna är en beräknad inomhusnivå som inte överstiger 55 dB(A). Åtgärderna skall vara vidtagna senast den 31 december 2008. Projektet med att bullerisolera husen skall genomföras under ledning av MPE.

För det civila flyget innebär beslutet att bullerisolering skall genomföras invid flygplatsen i bostäder och i vårdlokaler, där vårdverksamhet pågår dygnet runt, vilka utsätts för civilt flygbuller om 80 dB(A) eller därutöver mellan kl 19 och 22 minst fem gånger per kväll under fler än 200 kvällar/år. Målet för åtgärderna är en beräknad inomhusnivå som inte överstiger 50 dB(A).

Vidare skall för det civila flyget bullerisolering genomföras invid flygplatsen i bostäder och vårdlokaler, där vårdverksamhet pågår dygnet runt, vilka utsätts för civilt flygbuller om 70 dB(A) eller därutöver mellan kl 22 och 06 minst tre gånger per natt under minst 150 nätter/år. Målet för åtgärderna är en beräknad inomhusnivå som inte överstiger 45 dB(A).

De civila åtgärderna skall vara genomförda senast två år efter att störningarna uppnått angiven omfattning.
(Regeringen 2006-06-14)

Villkor 7

Skjutning på skjutbanorna under veckohelger skall begränsas till 15 lördagar eller söndagar per år, varvid skjutning får ske kl 09 till 16. Under perioden juni till och med augusti får skjutning ske högst en lördag eller söndag per månad.

(KN 1995-04-03)

Villkor 8

För avisning av flygplan skall den fasta avisningsanläggningen användas om det inte på grund av flygplanens storlek eller av andra orsaker inte är möjligt att använda den.

Förebyggande och effektförlängande behandling, s.k. anti-icing, av delar av trafikflygplan med små mängder avisningsmedel får dock utföras utanför den fasta avisningsanläggningen på den civila plattan, från vilken dagvattenavlopp vintertid ansluts till spillvattennätet. En mätarbrunn som möjliggör provtagning skall installeras på befintligt spillvattennät. Avisning skall ske i huvudsak på det sätt och med de mängder avisningsmedel som framgår av ansökan.

(KN 1998-11-11)

Spill av glykol från avisning av flygplan skall, när avisning inte sker vid den fasta avisningsanläggningen, samlas upp till minst 85 procent.

(Regeringen 1999-06-10)

Villkor 9

Oljehaltigt avloppsvatten från verkstäder skall behandlas i oljeavskiljare.

Halten mineralolja i utgående vatten får uppgå till högst 100 mg/l.

(KN 1995-04-03)

Villkor 10

Dagvattenavlopp skall senast den 1 januari 1998 vara utrustade med oljefällor.

(KN 1995-04-03)

Villkor 11

För samråd i frågor angående flygplatsverksamheten skall finnas ett samarbetsorgan, i vilket skall ingå representanter för Försvarmakten, Luftfartsverket, länsstyrelsen och Luleå kommun. Till samarbetsorganet kan även knytas ytterligare kommuner och andra som deltagarna anser bör delta i organets arbete.

Länsstyrelsen bemyndigas att efter samråd med samarbetsorganet fatta beslut om:

- a) föreskrifter om den närmare utformningen och användningen av flygvägarna,
- b) mindre ändring av flygvägarna,
- c) flyguppvisningar, ”flygdagar” och övningsflygning inför dessa, och
- d) föreskrifter angående flygvägar, flygtider m.m. för allmänflyget.

(KN 1995-04-03)

Villkor 12

Försvarsmakten ska kontinuerligt följa utvecklingen av alternativa och miljömässigt bättre halkbekämpningsmedel än dagen urea.

(LST 2001-01-12, beslut 2)

Villkor 13

Försvarsmakten ska, för att om möjligt minska utsläppen av luktande ämnen, kontinuerligt följa utvecklingen av alternativa drivmedel som kan vara miljömässigt godtagbara.

(LST 2001-01-12)

Villkor 14

Utflygning med militära flygplan till låg höjd under 500 m skall ske i så liten omfattning som möjligt. Sådan utflygning får ske när flygsäkerheten så kräver och vid enstaka särskilda övningar, dock sammantaget högst vid 25% av antalet starter per år.

(Regeringen 2006-06-14)

Villkor 15

1 FM ska införa ett system för uppföljning av utlagda mängder halkbekämpningsmedel.

2 Miljöprövningsdelegationen överläter åt tillsynsmyndigheten att:

- bestämma inom vilken tid och i vilken omfattning som utredning angående infiltration av dagvatten efter oljefällan skall utföras samt föreskriva de villkor rörande utsläpp av dagvatten som redovisningen kan föranleda
- efter samråd med FM föreskriva villkor för utformningen av systemet för uppföljning av utlagda mängder halkbekämpningsmedel.

(Länsstyrelsen 2008-04-15)

Tilläggsbeslut 1999-06-10

Utöver de villkor som gäller enligt beslut 1995-04-03, med ändringar och tillägg genom besluten 1998-07-16 och 1998-11-11, så har regeringen genom tilläggsbeslut 1999-06-10 föreskrivit ytterligare villkor för verksamheten vid Luleå flygplats. Beslutet rör en förlängning av rullbanan samt ändring av flygtider och flygplanstyper i den civila trafiken rörande fraktrafiken. Länsstyrelsen accepterade 2008-12-18 Försvarsmaktens ansökan, om att tiden för igångsättning av fraktflygverksamheten skulle förlängas intill 2013-12-31. Utredning pågår för att utröna om fraktflygverksamheten har kommit igång.

24 Lycksele Airport AB

24.1 Beslut

Datum	Beslutsmyndighet	Beslutet avser
2000-05-16	Umeå Tingsrätt, Miljödomstolen nr M545-99	Tillstånd enligt miljöskyddslagen till fortsatt verksamhet vid Lycksele flygplats.
2000-11-30	Umeå Tingsrätt Deldom av miljödomstolen nr M545-99	Beslutad deldom ändrade villkor 5 lydelse till: Brandövningsplatsen skall senast den 25 juni 2001 vara hårdgjord och utrustad med olje- och slamavskiljare samt i övrigt utformas i samråd med tillsynsmyndigheten.
2003-01-23	Umeå Tingsrätt, Miljödomstolen nr M545-99	Ändring av provotid för verksamheten vid Lycksele flygplats.
2003-12-29	Umeå Tingsrätt, Miljödomstolen nr M545-99	Upphävande av provotidsförordnandet och de provisoriska föreskrifterna rörande helikoptertrafiken på flygplatsen.

24.2 Gällande beslutstext och miljövillkor

Villkoren är hämtade från beslut 2000-05-16, med eventuella ändringar införda.

Miljödomstolen lämnar Lycksele kommun tillstånd enligt miljöskyddslagen till fortsatt verksamhet vid Lycksele flygplats och till en förlängning av befintlig rullbana på flygplatsen åt nordväst med 300 meter. Tillståndet omfattar högst 8 520 flygrörelser per år, varav högst 4 320 rörelser med tunga flygplan. Tillståndet innefattar inte flygtrafik efter den 1 april 2002 med civila jetflygplan som inte uppfyller bullernormerna i ICAO Annex 16, volym I, kapitel 3.7.

Förlängningen av den befintliga banan skall ha satts igång inom fem år från det domen i detta mål vunnit laga kraft. Annars förfaller tillståndet i den delen.

För tillståndet gäller följande villkor:

Villkor 1

Om inte annat följer av denna dom skall verksamheten – inbegripet åtgärder för att minska vatten- och luftföroreningar och andra störningar i omgivningarna – bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad Lycksele kommun har uppgett eller åtagit sig i målet. Mindre ändring får dock vidtas efter medgivande av tillsynsmyndigheten under förutsättning att ändringen inte bedöms komma att medföra ökade störningar i omgivningarna.

Villkor 2

Lycksele kommun skall genomföra bullerbegränsande åtgärder i skol- och vårdbyggnader och i byggnader med bostäder för permanent boende samt i bostäder för fritidsändamål som uppförts före år 1967 i flygplatsens omgivning och som:

- regelbundet minst tre gånger per natt mellan kl. 22 och 07 utsätts för maximalbullernivåer utomhus som minst uppgår till 80 dB(A).
- dag- och kvällstid regelbundet utsätts för maximalbullernivåer utomhus som överstiger 90 dB(A)
- utsätts för flygbullernivå FBN som överstiger 60 dB(A).

Målet för åtgärderna är att den maximala ljudnivån inomhus inte överstiger 45 dB(A) och att flygbullernivån inomhus inte överstiger 30 dB(A).

Vid bestämmande av vilka byggnader som skall åtgärdas skall användas den teoretiska modell för flygbullerberäkning som Försvarsmakten och Luftfartsverket på uppdrag av regeringen fastställt den 26 februari 1998. Lycksele kommun skall i takt med flygplatsens utveckling identifiera berörda fastigheter och förhandla med fastighetsägare om åtgärder när exponeringen enligt ovan uppkommer på grund av verksamheten.

I de fall parterna inte kommer överens överlåter miljödomstolen enligt 20 § miljöskyddslagen åt tillsynsmyndigheten att bestämma vilka byggnader som skall bullerisolas samt hur och när detta skall ske. Kostnaden för erforderliga åtgärder skall vara rimlig med hänsyn till byggnadens standard och värde.

Villkor 3

Spill på plattan framför stationsbyggnaden av glykolvätska från avisning av flygplan skall som riktvärde – beräknat för en hel vintersäsong – samlas upp till minst 80 procent och omhändertas på ett sätt som godkänns av tillsynsmyndigheten.

Villkor 4

För avisning av flygplatsens markytor får användas högst 5 ton urea per år räknat som medelvärde under en femårsperiod.

Villkor 5

Brandövningsplatsen skall senast den 25 juni 2001 vara hårdgjord och utrustad med olje- och slamavskiljare samt i övrigt utformas i samråd med tillsynsmyndigheten.

Villkor 6

Invallning av drivmedelsdepåer skall vara utförda senast den 1 december 2000.

Villkor 7

Förslag till kontrollprogram skall ges in till tillsynsmyndigheten senast den 1 december 2000.

Miljödomstolen överlåter med stöd av 20 § miljöskyddslagen åt tillsynsmyndigheten att föreskriva de villkor som kan erfordras för:

- omhändertagande och bortforsling av avfall
- omhändertagande av insamlad avisningsvätska och förorenat vatten från brandövningar
- hantering och förvaring av flygbränsle och andra kemikalier
- plantering av växtlighet där avverkning av träd skett.

25 Malmö Airport

25.1 Beslut

Datum	Beslutsmyndighet	Beslutet avser
1972-03-01	Statens Naturvårdsverk	Dispensbeslut angående undantag från skyldigheten att söka tillstånd hos koncessionsnämnden angående avledande av avloppsvatten från flygplatsen.
1990-06-08	Länsstyrelsen	Överledning av förorenat regnvatten från brandövningsplatsen till Svedala reningsverk.
1990-11-20	Länsstyrelsen	Beslut om kontrollprogram.
1990-12-10	Länsstyrelsen	Användning av kaliumacetat som avisningskemikalie för bansystemet.
1990-12-20	Länsstyrelsen	Beslut om kontrollprogram.
1991-07-05	Länsstyrelsen	Överledning av vatten från pumpgrop vid brandövningsplatsen till Svedala reningsverk.
1997-05-06	Koncessionsnämnden nr 49/97	Tillståndsbeslut med rättelse 1997-11-07. Beslutet överklagades.
2000-03-03	Regeringen	Beslut. Regeringen avslår överklaganden.
2000-05-05	Miljödomstolen	Beslut, angående avskrivning av målet.
2002-02-04	Miljödomstolen	Beslut, angående ändring av villkor 7.
2002-03-22	Länsstyrelsen i Skåne län	Delbeslut. Kontrollprogram vatten- och luftföroreningar.
2002-05-08	Miljödomstolen	Beslut. Verkställighet av punkt 1 i det överklagade länsstyrelsebeslutet får inte ske.
2003-05-15	Miljödomstolen	Domslut, om skogsskador.
2003-05-26	Länsstyrelsen i Skåne län	Beslut. Föreläggande om undersökningar avseende flygtrafik.
2003-09-08	Miljööverdomstolen	Domslut, om skogsskador.

2013-06-28	Växjö Tingsrätt, Mark- och miljödomstolen	Deldom
2017-11-02	Växjö Tingsrätt, Mark- och miljödomstolen Mål nr M 1452-12	Deldom
2022-02-28	Växjö tingsrätt, Mark- och miljödomstolen, Mål M 1452-12	Ansökan om tillstånd enligt 9 kap. miljöbalken för verksamheten vid Malmö Airport, Sturups flygplats, nu fråga om prøvotidsredovisning och slutliga villkor för utsläpp av kadmium till spillvatten.

25.2 Gällande beslutstext och villkor

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.

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.

Villkor 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).

Villkor 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 Försvarmakten). Avgående IFR-trafik behöver dock aldrig följa SID längre än till höjden 2 000 meter MSL (Mean Sea Level).

Villkor 4

Lågfartstrafik får dag- och kvällstid (kl. 06.00-22.00) avvecklas utan att följa SID.

Villkor 5

Andra in- och utflygningssvågar 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 Försvarmaktens 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.

Villkor 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, Valborgsmässafton - 1:a maj, Kristi Himmelfärdsdagen, Pingstafton - Pingstdagen, Nationaldagen, Midsommarafton - Midsommardagen, Alla Helgons Dag, Julafton - Annandag Jul och Nyårsafton.

Villkor 7

Swedavia ska vidta bullerskyddsåtgärder i bostadsrum, såväl permanent- som fritidsbostäder, samt i lokaler i skol- och vårdbyggnader som utomhus exponeras för flygbullernivå (FBN) överstigande 55 dB (A) eller 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 ekvivalenta ljudnivån inomhus inte överstiger 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.

Villkor 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 administrativaåtgärder 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.

Villkor 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 överfyllnadsskydd. Absorptionsmedel ska finnas lättillgängligt vid förvaringsplatsen.

Villkor 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.

Villkor 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.

Villkor 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 avisningsplattan 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.

Villkor 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.

Villkor 14

På flygplatsen ska det finnas en kontaktman som ska stå allmänheten till tjänst vid förfrågningar m.m. om flygverksamheten från bullersynpunkt.

Villkor 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.

Villkor 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.

25.3 Prövotidsförordnaden

Utredningsvillkor 1

Med ändring av vad som föreskrivits i deldomen av den 28 juni 2013 i mål M 1452-12 ändrar mark- och miljödomstolen prövotidsförordnandet U1 enligt följande.

Swedavia ska undersöka möjligheterna att ytterligare minska utsläppen av förorenande

ämnen från ban- och flygplansavisning före utsläpp till Håckebergasjön, 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 laga kraftvunnen dom. Swedavia ska vidare redovisa möjligheterna att ytterligare minska utsläppen av förorenande ämnen från ban- och flygplansavvisning till Fjällfotasjön samt lämna förslag på de eventuella kompletterande reningsåtgärder som kan vara påkallade avseende Swedavias utsläpp av förorenande ämnen med dagvatten till Fjällfotasjön. Resultatet av de resterande utredningarna i U 1 jämte beskrivning av föreslagna eller vidtagna åtgärder samt förslag till slutliga villkor ska redovisas till mark- och miljödomstolen senast den 1 juli 2020.

Mark- och miljödomstolen förordnar med stöd av 22 kap. 28 § miljöbalken att vad som beslutats i denna deldom ska gälla utan hinder av att den inte vunnit laga kraft.
(Deldom 2017-11-02)

25.4 Provisoriska föreskrifter

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

	<i>Sommarsäsong (april-september)</i>	<i>Vintersäsong (oktober-mars)</i>
Total kväve	5 mg/l	40mg/l
Total fosfor	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 försiktighetsåtgärder som ska vidtas med anledning av eventuellt överskridande av ovan angivna begränsningsvärden och när åtgärderna senast ska vara genomförda.

25.5 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.

2022-02-28 avslutade MMD provotiden rörande kadmium till spillvattennätet och fastställde följande ytterligare slutliga villkor för tillståndet meddelat i deldom den 28 juni 2013 i mål nr M 1452-12:

22. Halten av kadmium i spillvatten vid punkten P5 får som årsmedelvärde, räknat på kalenderår, inte överstiga följande värden:

0,6 µg/l fram till och med 2024-12-31

0,4 µg/l från och med 2025-01-01

Årsmedelvärdet ska baseras på flödesproportionella dygnsprover minst en (1) gång per kalendermånad. Analys av proverna ska utföras av ackrediterat laboratorium.

23. Efter den 1 juli 2022 får handtvättvatten som uppkommer efter verkstadsarbete/servicearbete på flygplan inte släppas till spillvattennätet utan föregående rening av kadmium.

24. Arbetet med att minska utsläppen av kadmium till spillvatten från verksamheten ska bedrivas med hjälp av ett åtgärdsprogram. Syftet med åtgärdsprogrammet är att på sikt nå målsättningsvärdet 0,1 µg/l kadmium som årsmedelvärde i spillvattnet. Arbetet ska redovisas i den årliga miljörapporten.

Delegerad fråga

Mark- och miljödomstolen överlåter med stöd av 22 kap. 25 § tredje stycket miljöbalken till tillsynsmyndigheten att vid behov meddela de ytterligare villkor om åtgärder som kan erfordras för att minska utsläppen av kadmium till spillvattennätet.

26 Mora Siljan flygplats

26.1 Beslut

Datum	Beslutsmyndighet	Beslutet avser
2002-03-20 Fastställd 2003-02-14	Miljödomstolen nr M23-01 M 4491 - 02	Tillstånd enligt miljöbalken till nuvarande och planerad verksamhet vid Mora-Siljan flygplats.

26.2 Gällande beslutstext och miljövillkor

Villkoren hämtade från beslut 2002-03-20.

Miljödomstolen lämnar Morastrand AB tillstånd enligt miljöbalken till nuvarande och planerad verksamhet vid Mora-Siljan flygplats, innefattande högst 2320 flygrörelser per år under flygplatsens ordinarie öppethållningstid varav högst 1600 med tunga flygplan (med en maximal startvikt överstigande sju ton) samt därutöver utanför flygplatsens öppethållningstid högst 1500 flygrörelser per år med lätta plan (med en maximal startvikt om högst sju ton).

Miljödomstolen godkänner den i målet upprättade miljökonsekvensbeskrivningen.

För tillståndet gäller följande villkor:

Villkor 1

Bullerbegränsande åtgärder skall vidtas på bostäder för permanent boende i Isunda som regelbundet tre gånger per dygn utsätts för maximalt flygbuller som överstiger 80dBA eller utsätts för en flygbullernivå (FBN) som överstiger 60dBA. Målet för åtgärderna skall vara att maximala bullernivån inomhus inte skall överstiga 45 dBA eller att FBN inomhus inte skall överstiga 30 dBA. Dock skall kostnaden för bullerbegränsande åtgärder på en fastighet vara rimlig med hänsyn till fastighetens standard och värde. Åtgärderna skall utformas och utföras i samråd med fastighetsägaren.

Villkor 2

Kemikalier och farligt avfall skall förvaras på täta ytor under tak (kravet beträffande tak gäller inte flygbränsledepån) och i övrigt på sätt som minimerar risken för att spill och läckage hamnar i golv- eller dagvattenbrunnar.

Villkor 3

Bolaget skall verka för att utsläppen av urea och propylenglykol till omgivningen begränsas så mycket som det är möjligt med tanke på flygsäkerheten.

Med stöd av 22 kap 25§ tredje stycket miljöbalken överlåter miljödomstolen åt tillsynsmyndigheten att:

- a) vid tveksamhet om skyldighet att vidta bullerbegränsande åtgärder utlösts beträffande viss fastighet besluta om en sådan störningssituation som anges i villkoret (domstolens villkorspunkt 1) har inträffat och om fastigheten omfattas av åtgärdsskyldigheten. Vid meningsskiljaktigheter mellan tillståndshavaren och fastighetsägaren om hur bullerbegränsande åtgärder skall utformas och utföras äger tillsynsmyndigheten även avgöra den frågan.
- b) besluta om restriktioner/begränsningar rörande passagerarflygplan som landar och/eller startar när flygplatsen håller öppet 22.00-23.00, rörande privat- och skolflygplan eller rörande planerade flyguppvisningar, allt under förutsättning att beaktansvärda bullerstörningar uppkommit – eller ifråga om flyguppvisningar förväntas uppkomma - och att frågan inte kunnat lösas i samförstånd mellan tillståndshavaren och tillsynsmyndigheten.
- c) meddela de närmare föreskrifter som kan vara erforderliga ifråga om utsläpp av urea och propylenglykol till omgivningen samt ifråga av utsläpp till omgivningen av oljeföroreningar och lösningsmedel från den s.k. spolplattan.

27 Norrköping flygplats

27.1 Beslut

Datum	Beslutsmyndighet	Beslutet avser
1988-04-12	Koncessionsnämnden nr 62/88	Beslut om tillstånd enligt miljöskyddslagen till verksamheten vid Norrköpings flygplats
1991-03-21	Regeringsbeslut nr 8	Överklagan i frågan om tillstånd till verksamheten vid flygplatsen. Ändring av villkor 4, samt beslut att villkoren skall träda i kraft 1992-01-01.

27.2 Gällande beslutstext och miljövillkor

Villkoren är hämtade från beslut 1988-04-12, med ändring av villkor 4 inför.

Koncessionsnämnden lämnar Luftfartsverket tillstånd enligt miljöskyddslagen till verksamheten vid Norrköpings flygplats. Norrköping flygplats har enligt Koncessionsnämndens beslut tillstånd för 20 540 rörelser per år i linjefart. Ägandet av flygplatsen togs över av Norrköpings Kommun 2006.

För tillståndet gäller följande villkor:

Villkor 1

Om ej annat framgår av nedan angivna villkor, skall verksamheten vid flygplatsen – inklusive åtgärder för att reducera buller samt vatten- och luftföroreningar – bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad luftfartsverket angivit eller åtagit sig i ärendet. Mindre ändring får dock vidtas efter godkännande av länsstyrelsen under förutsättning att ändring inte bedöms medföra ökade störningar av verksamheten.

Villkor 2

Buller från verksamheten - uttryckt som FBN-nivåer – får ej överstiga de i ansökan angivna nivåerna för trafikfallet 1990. Teoretiska beräkningar av FBN-nivåerna utgående från aktuella trafikuppgifter skall genomföras vart femte år och redovisas till länsstyrelsen.

Villkor 3

Antalet starter med tyngre jetplan typ DC 9 eller Fokker F 28 (Chapter 2 flygplan) får ej överstiga 1 450 per år. Trafik härutöver med tyngre jetplan skall ske med sådana plan som är certifierade enligt ICAO annex 16 kapitel 3 (Chapter 3 flygplan).

Villkor 4

Trafik nattetid (kl 22.00 – 07.00) får från och med år 1992 endast ske med flygplan som är certifierade enligt ICAO Annex 16, Vol 1, chapter 3 med en maximal startvikt av 25 ton eller med andra flygplan som inte bullrar mer än sådana plan. Dessa inskränkningar gäller dock inte luftfartyg som behöver landa för att de befinner sig i nöd eller som uppmanas att landa enligt 8 kap. 3 § luftfartslagen (1975:297) därför att det krävs med hänsyn till allmän ordning och säkerhet.

Luftfartsverket får medge undantag från detta villkor endast då verket finner det påkallat på grund av extraordinära förhållanden.

Villkor 5

Start på bana 27 och landning på bana 09 med jetflygplan samt propellerflygplan med en tillåten startvikt över 7 000 kg får endast ske när det är nödvändigt på grund av vindförhållanden eller andra flygsäkerhetsskäl.

Villkor 6

Utflygningarna från bana 09 och söderut skall förskjutas åt öster så att den inte ligger över Ljunga samhälle.

Villkor 7

I Luftfartsverkets anvisningar för flygplatsen skall anges att reversering utöver ”idle reverse” eller motsvarande endast får användas när det är nödvändigt av säkerhetsskäl.

Villkor 8

Luftfartsverket skall snarast möjligt inleda förhandlingar med ägarna till de bostadshus öster om flygplatsen, som utsätts för momentana bullernivåer om 100 dB(A) och däröver. Förhandlingarna skall syfta till att få till stånd överenskommelser om vidtagande av åtgärder för att förbättra ljudisoleringen i dessa hus och om bestridandet av kostnader härför. Vilka bostadshus som skall komma ifråga skall bedömas i samråd med miljö- och hälsoskyddsnämnden. Uppkommer meningsskiljaktighet mellan luftfartsverket och miljö- och hälsoskyddsnämnden skall tvistig fråga hänskjutas till koncessionsnämnden för avgörande.

Villkor 9

Om i den mån förhandlingarna enligt punkt 8 inte leder till slutliga överenskommelser i åtgärdsfrågorna, är luftfartsverket skyldigt att senast två år från dagen då detta beslut vunnit laga kraft påkalla fastighetsdomstolens prövning av frågan om den ersättning som bör utgå till ägarna av de i punkt 8 angivna bostadshusen med anledning av störningarna från flygtrafiken på Norrköpings flygplats.

Villkor 10

Glykol för avisning av flygplan skall uppsamlas och avledas till kommunens avloppsreningsverk eller omhändertas på annat sätt som kan godtas av länsstyrelsen.

Villkor 11

Urea skall ersättas som avisningsmedel med andra miljövänligare preparat eller annan teknik för halkbekämpning så snart detta bedöms teknisk möjligt av länsstyrelsen.

Villkor 12

Uppkommer meningsskiljaktigheter mellan Luftfartsverket och Länsstyrelsen vid tillämpning av ovan under punkterna 1, 2, 4, 10 eller 11 meddelad föreskrift, skall tvistig fråga hänskjutas till koncessionsnämnden för avgörande.

28 Oskarshamns flygplats

28.1 Beslut

Datum	Beslutsmyndighet	Beslutet avser
2000-05-24	Växjö tingsrätt, Miljödomstolen	Ansökan om tillstånd enligt miljöbalken till uppgradering av banan och till fortsatt verksamhet vid Oskarshamns flygplats.
2001-02-08	Växjö tingsrätt, Miljödomstolen	Meddelande i miljö mål
2001-05-04	Växjö tingsrätt, Miljödomstolen, rotel 11, nr M 40-00	Tillstånd till miljöfarlig verksamhet enligt miljöbalken till nuvarande och fortsatt verksamhet vid Oskarshamns flygplats samt uppgradering av banan till 1 500 meter.
2004-10-19	Uppgift saknas	Dom - Tillstånd till miljöfarlig verksamhet enligt miljöbalken till nuvarande och fortsatt verksamhet vid Oskarshamns flygplats samt uppgradering av banan.

28.2 Gällande beslutstext och miljövillkor

Villkoren hämtade från beslut 2001-05-04.

Miljödomstolen lämnar Oskarshamns Utvecklings AB (bolaget) tillstånd till miljöfarlig verksamhet enligt miljöbalken till nuvarande och fortsatt verksamhet vid Oskarshamns flygplats samt uppgradering av banan till en längd av 1 500 meter. Tillståndet skall omfatta högst 5 400 flygrörelser per år.

För tillståndet gäller följande villkor:

Villkor 1

Verksamheten – inbegripet åtgärder för att minska vatten- och luftföroreningar och andra störningar i omgivningen – skall bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad bolaget har uppgett eller åtagit sig i ärendet. Mindre ändring får dock vidtas efter medgivande av

tillsynsmyndigheten underförutsättning att ändringen inte bedöms komma att medföra ökade störningar för omgivningen.

Villkor 2

Bolaget skall genomföra bullerbegränsande åtgärder i skol- och vårdbyggnader samt i byggnader med bostäder för permanent boende i flygplatsens omgivning enligt följande.

- Byggnader som exponeras för flygbullernivå utomhus som överstiger FBN 60 dB(A) skall åtgärdas så att flygbullernivån inomhus inte överstiger FBN 30 dB(A).
- Byggnader som regelbundet minst tre gånger per natt exponeras för maximalbullernivåer utomhus som överstiger 80 dB(A) skall åtgärdas så att maximalbullernivån inomhus nattetid inte överstiger 45 dB(A).
- Byggnader som regelbundet i medeltal minst tre gånger per dygn exponeras för maximalbullernivåer utomhus som överstiger 90 dB(A) skall åtgärdas så att flygbullernivån inomhus nattetid inte överstiger 30 dB(A).

Bolaget skall identifiera berörda fastigheter och förhandla med fastighetsägare om åtgärder innan exponeringar enligt ovan uppkommer på grund av verksamheten. Åtgärderna skall vara avslutade senast två år från den dag parterna är överens, eller vid annan tidpunkt om så överkommit.

Kostnaden för erforderliga åtgärder skall vara rimliga med hänsyn till byggandens standard och värde och normalt begränsas till att avse åtgärder på fönster, dörrar och ventilationskanaler. Vid meningsskiljaktighet mellan parterna av väsentlig art om en åtgärds utformning och dimensionering, skall den tvistiga frågan med stöd av 22 kap. 25 § miljöbalken hänskjutas till tillsynsmyndigheten för avgörande.

Vid bestämningen av vilka bostäder som skall bli föremål för åtgärder skall användas den teoretiska modell för flygbullerberäkningar som Försvarmakten och Luftfartsverket på uppdrag av regeringen fastställt i beslut 1998-02-26.

Villkor 3

Om förbrukningen av glykol för avisning av flygplan i medeltal under en treårsperiod överstiger tre ton per år, skall glykolspill på stationsplattan – beräknat som riktvärde för hel vintersäsong – till minst 80 % uppsamlas och omhändertas på sätt som godkänns av tillsynsmyndigheten.

Villkor 4

Halkbekämpning på flygplatsens banor skall företrädesvis ske mekaniskt och med hjälp av sand. Vid halkbekämpning med urea får användas högst fem ton per år räknat som medelvärde under en femårsperiod. Erfordras ytterligare halkbekämpning med kemiska medel skall denna ske med acetat.

Villkor 5

Alla tankar skall vara försedda med tät invallning. Invallningen av dieseltanken skall ha skett inom sex månader och övriga tankar inom ett år från lagakraftvunnen dom.

Villkor 6

Modellflygverksamhet får endast bedrivas mellan kl. 08.00 – 21.00.

Villkor 7

Flygprocedurer för modellflygplan får endast företas i anslutning till banområdets södra del.

Villkor 8

Motorsporttävlingar av typ ”dragrace” o.dyl. får endast ske efter särskild prövning av tillsynsmyndigheten.

Villkor 9

Förslag till kontrollprogram skall finnas inom sex månader från det att detta beslut vunnit laga kraft.

28.3 Delegation

Miljödomstolen överlåter åt tillsynsmyndigheten med stöd av 22 kap. 25 § miljöbalken att föreskriva de ytterligare villkor som kan erfordras för uppsamling samt omhändertagande och/eller rening av förorenat vatten från brandövningar inklusive åtgärder för att förhindra eventuella störningar av förorenat vatten på befintlig infiltrationsanläggning.

28.4 Verkställighet

Denna dom gäller omedelbart.

29 Pajala-Ylläs Airport

29.1 Beslut

Datum	Beslutsmyndighet	Beslutet avser
2001-06-28	Miljödomstolen, Mål nr M 111-00.	Tillstånd enligt miljöskyddslagen till flygverksamheten.

29.2 Gällande beslutstext och villkor

Ur Miljörapport 2010 kan utläsas att följande villkor är aktuella för flygplatsen:

Villkor 1

Verksamheten ska bedrivas i huvudsak med vad Pajala-Ylläs Airport uppgett och åtagit sig.

Övriga villkor

Bullerskyddsåtgärder för kringliggande bebyggelse då vissa ljudnivåer överskrids samt hantering av glykol och flygbensin.

30 Ronneby Airport

30.1 Beslut

Datum	Beslutsmyndighet	Beslutet avser
1995-07-06	Koncessionsnämnden nr 115/94	Tillstånd enligt miljöskyddslagen till verksamheten vid F 17 Ronneby flygstation. Beslutet överklagades.
2000-12-07	Regeringsbeslut nr 12	Överklagande av tillstånd till verksamheten vid flygstationen.
2004-12-22	Regeringen nr 11	Regeringen tar inte upp överklagandet till prövning.
2005-12-15	Länsstyrelsebeslut	Bullerisolering steg 2, senast 2007-06-30.
2006-06-14	Regeringen	Prövotidsutredningar P1, P2 och P4.
2009-10-29	Regeringen nr 3 M2008/2958/F/M	Beslut om militär verksamhet
2010-07-09	Länsstyrelsebeslut	Förlängning av bullerisolering steg 2 till 2011-06-30.
2010-08-26	Länsstyrelsebeslut, dnr 551-4148-07	Utökat tillstånd för militär helikopterverksamhet samt ändrad skjutverksamhet.
2012-05-31	Länsstyrelsebeslut, Dnr 551-1778-2012-1018-145	Villkor för utsläpp av föroreningar i spillvatten samt utsläpp av spill och läckage från drivmedelshanteringen.
2017-03-09	Länsstyrelsen Skåne, Miljöprövningsdelgationen, Dnr 551-18132-2014-1081-145	Slutliga villkor enligt miljöskyddslagen för flygplatsen på fastigheten Bredåkra 11:5 mfl i Ronneby kommun. Nytt villkor 27.

30.2 Gällande beslutstext och villkor

Villkoren är dels hämtade från beslut 1995-07-06, med eventuella ändringar införda, och även kompletterade med de särskilda villkor som gäller för beslut 2010-08-26 och 2017-03-09.

Koncessionsnämnden lämnar Försvarsmakten tillstånd enligt miljöskyddslagen till verksamheten vid F 17 och Ronneby flygstation vid följande antal flygrörelser per år

- 22 800 flygrörelser med militära flygplan och helikoptrar, varav högst 12 500 med flygplan 37 Viggen och 39 Gripen samt 22 000 flygrörelser med civila flygplan, varav högst 12 700 med tunga flygplan och högst 9 300 med lätta flygplan.

Regeringen beslutade 2009-10-29 att militär verksamhet med högst 31 200 flygrörelser, varav högst 12 500 rörelser med flygplan JAS 39 Gripen eller andra stridsflygplan med motsvarande bulleremissioner samt högst 12 500 rörelser med helikoptrar, dels skjutverksamhet med högst 340 000 skott, allt per år, ska tillåtas.

För tillståndet skall gälla följande villkor:

Villkor 1

Om inte annat framgår av detta beslut skall verksamheten – inbegripet åtgärder för att minska vatten- och luftföroreningar och andra störningar till omgivningen – bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad Försvarsmakten uppgivit eller åtagit sig.
(KN 1995-07-06)

Villkor 2

Flygning med militära flygplan skall huvudsakligen ske på de tider som angetts i ärendet.

Den militära flygverksamheten skall senast från den 1 januari 1996 ske med tillämpning av det nya miljöanpassade flygvägssystemet.

När det kan ske utan att flygsäkerheten äventyras skall start med flygplan 37 Viggen ske med tillämpning av det bullerreducerande startförfarandet.

Försvarsmakten skall dels senast den 1 oktober 1996 till länsstyrelsen ge in en redogörelse för utfallet av de nya bulleroptimerade flygvägarna samt redovisa de förslag till eventuella justeringar som redogörelsen kan ge anledning till, dels senast ett år efter det att ej division 39 Gripen har etablerats ge in en motsvarande redogörelse och förslag beträffande detta flygplan och dels senast den 1 maj 1996 till länsstyrelsen ge in ett förslag till bulleroptimerade flygvägar för helikoptrar samt allmän- och klubbflyg.
(KN 1995-07-06)

Villkor 3

Utflygning på låg höjd skall ske i så liten omfattning som möjligt och högst i följande omfattning.

Utflygningshöjd	Andel JA 37	Andel JAS 39
200 m	5 %	5 %
500 m	5 %	25 %

(KN 1995-07-06)

Villkor 4

Start med flygplan 39 Gripen skall i så liten omfattning som möjligt ske med användning av EBK.

(KN 1995-07-06)

Villkor 5

Motorprovning av militära jetplan skall ske i därför avsett provningshus. Vid ombyggnad för JAS 39 skall bästa teknik för ljudisolering användas.

(KN 1995-07-06)

Villkor 6

Från och med den 1 april år 2002 får reguljär linjetrafik ske endast med flygplan som uppfyller kraven i ICAO Annex 16, kapitel 3.

(KN 1995-07-06)

Villkor 7

Från och med den 1 april 2001 får reguljär linjetrafik under tiden kl 22-06 ske endast med flygplan som uppfyller det i villkor 6 angivna kravet.

(Regeringen 2000-12-07)

Villkor 8

Ett system för flygvägsuppföljning skall vara infört före utgången av 1996.

(KN 1995-07-06)

Villkor 9

Steg 1

Bullerbegränsande åtgärder skall vidtas i bostäder för permanent boende i flygplatsens omgivning, vilka vid normala start- och landningsförfaranden med militära jetflygplan utsätts för momentana ljudnivåer utomhus om 100 dB(A) och därutöver. Målet för åtgärderna skall vara att uppnå en beräknad ljudnivå inomhus som inte överstiger ca 60 dB(A).

Bullerbegränsande åtgärder skall vidtas i bostäder för permanent boende i flygplatsens omgivning, vilka vid flygning med civila flygplan regelbundet i medeltal minst tre gånger per dygn mellan kl 22 och 06 utsätts

för momentana ljudnivåer utomhus överstigande 80 dB(A). Målet för åtgärderna skall vara att uppnå en beräknad ljudnivå inomhus som inte överstiger ca 45 dB(A).

Som underlag för bestämningen av vilka bostäder som skall bli föremål för åtgärder skall användas teoretiska beräkningar, varvid hänsyn inte skall tas till markdämpning. Hänsyn skall inte heller tas till den ökning av ljudnivån som uppstår vid rotestart och vid användning av efterbrännkammare (EBK) vid start med flygplan JAS 39.

Åtgärderna skall vara genomförda senast den 31 december 2003.

Steg 2

I ett andra steg skall senast den 31 december 2005 följande åtgärder ha vidtagits.

Bullerbegränsande åtgärder skall vidtas i bostäder för permanent boende i flygplatsens omgivning, vilka vid normala start- och landningsförfaranden med militära jetflygplan utsätts för momentana ljudnivåer utomhus om 90 dB(A) och därutöver. Målet för åtgärderna skall vara att uppnå en beräknad ljudnivå inomhus som inte överstiger ca 60 dB(A).

Bullerbegränsande åtgärder skall vidtas i bostäder för permanent boende i flygplatsens omgivning, vilka vid flygning med civila flygplan flera gånger per dygn mellan kl 19 och 22 utsätts för momentana ljudnivåer utomhus överstigande 80 dB(A). Målet för åtgärderna skall vara att uppnå en beräknad ljudnivå inomhus som inte överstiger ca 45 dB(A).

Vad gäller beräkningarna enligt det andra steget skall dessa utföras med tillämpning av den beräkningsmodell för flygbuller som på regeringens uppdrag har fastställts av Försvarsmakten och Luftfartsverket, i samråd med Naturvårdsverket, genom beslut den 26 februari 1998. Inte heller vid beräkningar för steg två skall hänsyn tas till ökningen av ljudnivån på grund av rotestart och användning av EBK vid start med flygplan JAS 39 Gripen.

I sådana fall då åtgärderna enligt steg ett och två är en följd av att flygplanet JAS 39 Gripen införs, behöver åtgärderna inte vara utförda innan beväpning skett med detta flygplan om detta inträffar senare än ovan angivna tidpunkter.

Koncessionsnämnden överlåter enligt 20 § miljöskyddslagen åt länsstyrelsen att efter förslag av Försvarsmakten bestämma vilka bostäder som skall ljudisoleras.

Åtgärderna skall utformas i samråd med fastighetsägaren. Vid meningsskiljaktighet mellan Försvarmakten och ägaren till en bostad om isoleringsåtgärdernas omfattning skall den tvistliga frågan hänskjutas till länsstyrelsen för avgörande med stöd av 20 § miljöskyddslagen. (Regeringen 2000-12-07. Länsstyrelsen har beviljat förlängd tid betr etapp 2 till 2011-06-30).

Villkor 10

Dagvattenavlopp skall senast den 1 juli 2002 vara utrustade med oljefällor. (Regeringen 2000-12-07)

Villkor 11

Oljehaltigt avloppsvatten från verkstäder skall behandlas i oljeavskiljare. Halten mineralolja i utgående vatten får uppgå till högst 100 mg/l. (KN 1995-07-06)

Villkor 12

En tvätthall för tvätt av flygplan, helikoptrar och fälthållningsfordon skall vara uppförd före 1 juli 2002. Tvättvattnet skall genomgå intern rening innan det avleds till spillvattennätet. (Regeringen 2000-12-07)

Villkor 13

En ny skolskjutbana skall vara uppförd vid Hultet före utgången av 1997. Därefter skall skjutning i så stor utsträckning som möjligt ske på den nya skjutbanan. Sedan den nya skjutbanan tagits i drift får skjutning på den befintliga skolskjutbanan endast ske måndag-fredag kl 08-17.

Skjutning med lös ammunition får endast undantagsvis ske inom området väster om rullbanan. (Regeringen 2000-12-07)

Villkor 14

För samråd i frågor angående flygplatsverksamheten skall finnas ett samarbetsorgan, i vilket skall ingå representanter för Försvarmakten, Luftfartsverket, länsstyrelsen och Ronneby kommun. Till samarbetsorganet kan även knytas ytterligare kommuner och andra som deltagarna anser bör delta i organets arbete.

Länsstyrelsen bemyndigas att efter samråd med samarbetsorganet fatta beslut om

- a) föreskrifter om den närmare utformningen och användningen av flygvägarna
- b) mindre ändring av flygvägarna
- c) flygupervisningar, ”flygdagar” och övningsflygning inför dessa, och

- d) föreskrifter angående flygvägar, flygtider m.m. för allmänflyg, klubbflyg och helikoptrar.

Koncessionsnämnden överlåter enligt 20 § miljöskyddslagen åt länsstyrelsen att – utöver vad som framgår ovan under P5-P7 och av villkoren 9 och 13 – besluta i frågor angående

- a) brandövningar
 - b) omhändertagande av avfall från verksamheten
 - c) hantering och förvaring av drivmedel och andra kemikalier
 - d) villkor för den under villkor 12 angivna reningsanläggningen för tvättvatten
 - e) omhändertagande av kulfångsand
 - f) åtgärder för enskilda vattentäkter
- (KN 1995-07-06)

Koncessionsnämnden sköt enligt 21 § miljöskyddslagen under en provotid upp avgörandet av vilka villkor som ska gälla i följande hänseenden:

P1.

Utsläpp av kväveoxider från verksamheten – inga villkor meddelades av Regeringen 2006-06-14

P2.

Utsläpp av luktande ämnen från flygfotogen och avgaser från flygplanen- Inga villkor meddelades av Regeringen 2006-06-14

P3.

Åtgärder för att minska buller inomhus i skol- och vårdlokaler. Förutsättningarna för att ljudisolera skolundervisnings- och vårdlokaler vid ljudnivåer utomhus om minst L_{Amax} 85dB(A) ned till en ljudnivå inomhus om ca 55 dB(A) och ljudnivåer utomhus om minst L_{Amax} 90dB(A) ned till en ljudnivå inomhus om ca 60 dB(A). Utredning med förslag till villkor skall ges in till Koncessionsnämnden senast ett år efter det att beslutet vunnit laga kraft. – utredning har inte redovisats

P4.

Halkbekämpning av rullbanan och åtgärder för att begränsa spridning av urea till grundvattnet och till Hasselstadbäcken. Förutsättningarna för att dels använda andra halkbekämpningsmedel än urea och att begränsa förbrukningen av sådana medel samt åtgärder för att begränsa utsläppen av urea till grundvattnet och till Hasselstadbäcken. Utredning jämte förslag till villkor skall ges in till Koncessionsnämnden senast den 1 juli 2001-

Regeringen beslutade 2006-06-14 att åtgärd ska vara vidtagen senast 2010-12-31.

P5.

Utreda förutsättningarna för att begränsa innehållet av för miljön skadliga ämnen i spillvattnet från verkstäder och tvätthallar, med hänsyn till kommunens avloppsreningsverk. Utredning jämte förslag till villkor skall ges in till länsstyrelsen senast före utgången av 1996 – utredning har lämnats men inget beslut har meddelats.

P6.

Utreda möjligheterna att begränsa riskerna för läckage och spill från drivmedelshanteringen - utredning har lämnats men inget beslut har meddelats.

P7.

Utreda förutsättningarna för att begränsa utsläppen av flyktiga organiska ämnen från verkstäder- utredning har lämnats men inget beslut har meddelats.

Koncessionsnämnden överlåter enligt 20 § miljöskyddslagen åt länsstyrelsen att meddela villkor i de frågor som avses i punkterna P5-P7.

Villkor 15

Oljeavskiljare i verkstäder med tvättverksamhet ska åtgärdas enligt åtgärdsförslag sedan tre år efter att länsstyrelsens beslut har vunnit laga kraft.

Villkor 16

Senast den 31 december 2016 ska det utgående tvättvattnet från fordonstvätthall renas i reningsanläggning innan utsläpp sker till det kommunala spillvattennätet.

Villkor 17

Farligt avfall får inte tillföras det kommunala spillvattennätet. Utgående processavloppsvatten som avleds till det kommunala spillvattennätet ska innehålla Ronneby kommuns riktlinjer för utsläpp av avloppsvatten från industrier och andra verksamheter. Riktlinjerna, uttryckt som riktvärden, är som följer:

pH	6,5-10
Temperatur	max 45° C
Konduktivitet	500mS/m

Sulfat	
(summa sulfat, sulfat och tiosulfat)	400 mg/l
Magnesium	300 mg/l
Ammonium	30 mg/l
Fett, avskiljbart	50 mg/l
Bly	0,05 mg/l
Kadmium	0,0005 mg/l
Koppar	0,5 mg/l
Krom totalt	0,05 mg/l
Kviksilver	0,001 mg/l
Nickel	0,05 mg/l
Silver	0,01 mg/l
Zink	0,5 mg/l
Cyanid, totalt	0,5 mg/l
Opolära alifatiska kolväten	50 mg/l

Hur kontrollen av ovanstående parametrar i utgående vatten till det kommunala ledningsnätet sker, ska göras i samråd med tillsynsmyndigheten.

Villkor 18

Golvskurvatten från verkstäder och hangarer, vatten från karuselltvättar och från tvätt av fälgar och hjul ska renas i reningsanläggningen i flygplanstvätthallen eller tas omhand som farligt avfall.

Villkor 19

Förbrukad tvättvätska från naftatvätt ska tas omhand som farligt avfall.

Villkor 20

Kemikalieskåp och förråd för kemiska produkter och farligt avfall ska vara utformade så att utsläpp inte kan nå omgivande mark och vatten.

Villkor 21

Utbyte/borttagning av drivmedelscistern ska ske när förlängning av tillstånd enligt SÄIFS 1997:9 (f.d. Sprängämnesinspektionens föreskrifter) inte längre kan medges.

Villkor 22

Vid utbyte/borttagning av drivmedelscistern ska kontroll av ev. petroleumförekomst i cisternernas omedelbara närhet utföras. Om mätvärden över riktvärden för känslig markanvändning konstateras, ska förhållandena utredas och tillsammans med förslag till eventuella saneringsåtgärder redovisas till tillsynsmyndigheten. Eventuellt förslag på

efterbehandlingsåtgärd ska beskriva de skäliga efterbehandlingsåtgärder som på grund av föroreningar behövs för att förebygga, hindra eller motverka att skada eller olägenhet uppstår för människors hälsa eller miljön.

Villkor 23

Befintliga drivmedelsledningar ska i samband med ny- eller större ombyggnad eller när förlängning av tillstånd enligt SÄIFS 1997:9 inte längre medges, bytas ut mot typgodkända ledningar, om möjligt förlagda ovan mark alternativt förlagda i skyddsror.

Villkor 24

Klargöringsplattor med drivmedelshantering ska senast den 31 december 2017 vara försedda med oljeavskiljare som uppfyller vid installationspunkten gällande regler för oljeavskiljare.

Villkor 25

Vid hantering och lagring av drivmedel inom verksamheten ska Försvarmakten minimera riskerna för spridning av spill och läckage av föroreningar till omgivningen. Lämpliga åtgärder och försiktighetsmått skall vidtas i samråd med tillsynsmyndigheten, så att en negativ påverkan på omgivningen i största möjliga mån minimeras.

Villkor 26

Verksamheten, dess utsläpp och miljöeffekter ska kontrolleras enligt ett skriftligt kontrollprogram som ska finnas senast sex månader efter det att detta beslut vunnit laga kraft. Programmet ska upprättas med utgångspunkt från förordningen (1998:901) om verksamhetsutövarens egenkontroll.

Villkor 27 (meddelat 2017-03-19)

Vatten från tvättmaskiner, där kläder som kommit i kontakt med militära flygsystem tvättas, får från och med den 31 december 2018 inte släppas ut till spillvattennätet utan föregående rening.

Länsstyrelsens beslut 2010-08-26 innehåller följande ytterligare villkor avseende militär helikopterverksamhet:

1. Verksamheten ska bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad Försvarmakten har angivit i ansökningshandlingarna eller i övrigt åtagit sig i ärendet om inte annat framgår av nedanstående villkor.
2. Inom ramen för totalt 12 500 helikopterrörelser per år får högst 3 000 genomföras kvällstid mellan kl 18.00 och 22.00 och högst 300 nattetid mellan kl 22.00 och 06.00.

3. Mörkerflygning med helikopter från kl 18.00 till 22.00 får förekomma högst 70 helgfria måndagar till torsdagar under veckorna 2 – 14 och 38 – 50.
4. Flygning under hela dygnet samt på lördagar och söndagar får ske under maximalt 20 dygn per år och endast i samband med nationella och internationella åtaganden.
5. I övrigt ska flygrörelser med helikopter begränsas till dagtid måndag till torsdag mellan kl 07.30 och 18.00 samt fredag och dag före helgdag mellan kl 07.30 och 15.00.
6. De flygvägar (in- och utflygningsskorridorer), flyghöjder och väntelägen för helikopter som redovisats i ansökan ska användas. Avvikelse får endast ske om det är nödvändigt på grund av trafikavvecklingsskäl eller trafiksäkerhetsskäl.
7. Ovanstående villkor gäller inte för flygningar med helikopter som stöd åt samhället eller i samband med militära insatsuppdrag.
8. Dagvatten får inte infiltreras i marken inom vattenskyddsområdet för Kalleberga (Brantafors).
9. Dagvatten som kan vara förorenat av urea, olja och/eller metaller får inte avledas till infiltrationsanläggning. Sådant dagvatten ska avledas till den våtmark eller reningsanordning som enligt regeringens beslut den 14 juni 2006 ska anläggas för att reducera vattnets kväveinnehåll före utsläpp till recipienten.
10. Dagvatten från klargöringsplatser med drivmedelshantering och uppställningsplatser för tankfordon ska passera oljeavskiljare klass 1 och oljefälla innan det avleds till den ovan nämnda våtmarken eller reningsanordningen. Övrigt dagvatten som kan vara förorenat av petroleumprodukter ska passera oljeavskiljare och oljefälla innan det avleds till våtmarken eller reningsanordningen.
11. Ytor där halkbekämpning med urea sker ska rillas.
12. Ureaspridning ska ske så att urea, och vatten förorenat med urea, inte kan infiltrera i marken inom vattenskyddsområdet för Kalleberga (Brantafors).
13. Bullerbegränsande åtgärder skall vidtas senast den 1 januari 2016 i bostäder för permanent boende i flygplatsens omgivningar, vilka vid flygning med helikopter minst tre gnger per dygn mellan kl 19.00 och 06.00

under mörkerflygperioden utsätts för en beräknad momentan ljudnivå utomhus överstigande 80 dB(A). Målet för åtgärderna ska vara att uppnå en beräknad ljudnivå inomhus som inte överstiger 45 dB(A). Beräkningarna ska utföras med tillämpning av den beräkningsmodell för flygbuller som på regeringens uppdrag fastställts av Försvarsmakten och Luftfartsverket, i samråd med Naturvårdsverket, genom beslut den 26 februari 1998.

14. Flytande eller lättlösliga kemikalier, oljeprodukter och avfall (inkl farligt avfall) ska förvaras och hanteras så att utsläpp till mark och vatten inte kan ske genom läckage, spill eller olyckshändelse. Utrymme för förvaring av flytande kemikalier och avfall ska ha täta golv, sakna golvavlopp samt vara invallade.

Invallningarna ska vara så konstruerade att den största behållarens volym, dock minst 10 % av den totala volym som förvaras inom invallningen, kan innehållas.

Invallningarna ska vara försedda med tak eller annat skydd mot regn och vara konstruerade i material som kan stå emot de vätskor som förvaras i dem.

15. Om verksamhet eller delar av den upphör ska bolaget ge in en plan till tillsynsmyndigheten avseende omhändertagande av lagrade kemiska produkter och avfall från verksamheten samt för de efterbehandlingar av de föroreningar som verksamheten kan ha orsakat. Planen ska inges till tillsynsmyndigheten senast sex månader innan verksamheten avslutas.

16. Verksamheten ska kontrolleras enligt ett kontrollprogram som ska ges in till tillsynsmyndigheten för granskning senast sex månader efter det att detta tillstånd vunnit laga kraft.

31 Skellefteå Airport

31.1 Beslut

Datum	Beslutsmyndighet	Beslutet avser
1999-11-02	Umeå tingsrätt, Miljödomstolen nr M 540-99	Tillstånd enligt miljöskyddslagen till fortsatt verksamhet vid Skellefteå flygplats samt till förlängning västerut av befintlig rullbana till en längd av högst 2 100 meter.
2004-03-17	Miljödomstolen	Beslut om användning av halkbekämpningsmedel
2018-12-20	Umeå Tingsrätt, Mark- och miljödomstolen Mål nr M 1087-17	Tillstånd enligt miljöbalken, inklusive förlängning av befintlig rullbana.
2024-05-06	Umeå Tingsrätt, Mark- och miljödomstolen Mål nr M 1087-17	Beslut gällade U1

31.2 Gällande beslutstext och miljövillkor

Villkoren är hämtade från ovanstående beslut.

Mark- och miljödomstolen, som godkänner den i målet ingivna miljökonsekvensbeskrivningen, lämnar Skellefteå City Airport AB tillstånd enligt miljöbalken att vid Skellefteå City Airport bedriva flygplatsverksamhet i en omfattning av högst 19 600 flygrörelser per år, varav maximalt 11 000 rörelser med tunga flygplan, samt att – vid behov – göra de nybyggnationer samt om- och tillbyggnader som anses nödvändiga för denna verksamhet.

Mark- och miljödomstolen lämnar även Skellefteå City Airport AB tillstånd enligt miljöbalken att förlänga befintliga rullbana med cirka 420 meter i östlig riktning till en total längd om cirka 2 520 meter.

För tillståndet gäller följande miljövillkor:

Villkor

Allmänt villkor

Villkor 1

Om inget annat följer av detta dom ska verksamheten och anläggningarna utformas och bedrivas i huvudsaklig överenskommelse med vad Skellefteå City Airport AB har angivit i ansökningshandlingarna jämte bilagor samt vad bolaget i övrigt har åtagit sig i målet.
(MMD 2018-12-20)

Bullerskyddsåtgärder

Villkor 2

Skellefteå City Airport AB ska vidta bullerskyddsåtgärder i bostadsbyggnader (permanent- och fritidsbostäder) samt vård- och undervisningslokaler som utomhus exponeras för FBN 55 dB (A) eller däröver. Målet för åtgärderna ska vara att FBN inomhus inte ska överstiga 30 dB(A).

Skellefteå City Airport AB ska vidare vidta bullerskyddsåtgärder i bostadsbyggnader (permanent- och fritidsbostäder) samt vård- och undervisningslokaler som utomhus exponeras för maximalljudnivåer 70 dB(A) eller däröver minst 150 nätter (kl.22-06) per år med minst tre flygrörelser per natt. Målet för åtgärderna ska vara att den maximala ljudnivån inomhus nattetid inte ska överskrida 45 dB(A).

Dimensionerande för bullerskyddsåtgärderna ska vara de vid varje tidpunkt mest bullrande flygplanstyperna, dock inte sådana flygplanstyper som endast förekommer vid enstaka tillfällen.

Åtgärder behöver endast vidtas på vård- och undervisningslokaler som utsätts för den angivna maximalljudnivån nattetid om de används för ändamålet nattetid mer än undantagsvis.

Vid bedömning av vilka åtgärder som ska vidtas ska hänsyn tas till att kostnaderna är rimliga med hänsyn till bostadens standard och ekonomiska värde. Vid denna rimlighetsbedömning ska även beaktas tidigare vidtagna åtgärder och nedlagda kostnader på fastigheten.

Bullerskyddsåtgärder ska utformas och företas i samråd med färdighetsägaren. Vid meningsskiljaktighet mellan bolaget och fastighetsägaren om åtgärdernas utformning och dimensionering ska bolaget hänskjuta frågan till tillsynsmynidgheten för beslut om vilka åtgärder som bedöms vara rimliga.

Åtgärder ska vara vidtagna senast två år från det att domen i denna del har vunnit laga kraft för de då berörda byggnaderna och därefter inom två år från det att en annan byggnad exponeras för ljudnivåer som överstiger ovan angivna begränsningsvärden.

Tillsynsmyndigheten får vid behov i det enskilda fallet ge Skellefteå City Airport AB anstånd från ovan angivna tidsramar för genomförandet av åtgärder.

Avisning

Villkor 3

Skellefteå City Airport AB ska se till att så mycket som möjligt av den avisningsvätska som hamnar på marken samlas upp. Bolaget ska inom ramen för egenkontroll redovisa den mängd glykol som har använts för avisning, den mängd som har samlats upp och hur den uppsamlade mängden har omhändertagits.

Halkbekämpning

Villkor 4

Halkbekämpning på flygplatsernas rullbana, taxibana och stationsplatta ska företrädesvis ske mekaniskt och/eller med varm sand och formiatbaserade eller ur miljösynpunkt likvärdiga medel. Urea får användas när det erfordras med hänsyn till flygsäkerheten, dock högst 20 ton per år räknat som medelvärde under en treårsperiod.

Tillsynsmyndigheten får medge undantag från tillåten mängd urea om det erfordras med hänsyn till flygsäkerheten.

Mängden urea som har använts ska årligen inrapporteras till tillsynsmyndigheten.

Kemikalier, farligt avfall m.m

Villkor 5

Kemiska produkter och farlig avfall ska vid lastning, lossning och lagring hanteras så att spill och läckage inte förorenar omgivningen. Tankar ovan jord för lagring av drivmedel, glykol och andra flytande kemiska produkter ska förvaras inom invallning som ska rymma minst den största tankens volym plus tio (10) procent av summan av övriga tankars volym inom samma invallning.

Dubbelmantlade tankar behöver inte vara invallade, men ska vara försedda med ett fungerande larm mellan mantlarna samt påkörningsskydd.

Lagringstankar som fylls med tankbil ska vara försedda med nivåmätning och överfyllnadsskydd.

Kontrollprogram

Villkor 6

För verksamheten ska finnas ett kontrollprogram vars närmare utformning ska bestämmas i samråd med tillsynsmyndigheten. Kontrollprogrammet ska bland annat ange hur verksamheten ska kontrolleras med avseende på mätmetod, mätfrekvens, utvärderingsmetod och redovisning. Skellefteå City Airport AB ska senast sex (6) månader efter det att tillståndet har vunnit laga kraft till tillsynsmyndigheten inge förslag till kontrollprogram.

Geohydrologisk undersökning

Villkor 7

Innan anläggningsarbetena med förlängningen av rullbana påbörjas ska en geohydrologisk undersökning utföras som visar Skellefteåsens och de grundvattenförande lagrens utbredning i det aktuella området och vilken utsträckning åsen skyddas av tätande jordlager och vid vilka djup dessa lager uppträder.

Resultaten av undersökningen ska bedömas av någon med goda kunskaper om jordartsgeologi och redovisa till tillsynsmyndigheten innan anläggningsarbetena påbörjas.

Markundersökning

Villkor 8

Skellefteå City Airport AB ska genomföra och till tillsynsmyndigheten senast den 31 december 2019 redovisa resultatet av en miljöteknisk markundersökning av brandövningsplatsen avseende PFAS-ämnen, inklusive en analys av behovet av åtgärder. Undersökningen och de åtgärder som kan behöva vidtas till följd av resultatet av undersökningarna ska planeras och genomföras i samråd med tillsynsmyndigheten.

Rennäringen

Villkor 9

Skellefteå City Airport AB ska, så länge flygplatsverksamheten bedrivs, svara för underhåll som behövs av den av bolaget uppförda renhagen sydost om flygplatsen.

Anspråktagande av tillstånd

Villkor 10

Innan tillståndet tas i anspråk ska detta meddelas till tillsynsmyndigheten.

31.3 Delegering

Mark- och miljödomstolen överlåter med stöd av 22 kap. 25 § tredje stycket miljöbalken till tillsynsmyndigheten att meddela ytterligare villkor som kan behövas i följande hänseende:

D1. Skyddsåtgärder som kan behövas för att minska risken för påverkan på Skellefteåsen vid anläggning av den förlängda rullbanan (villkor 7).

D2. Åtgärder som kan behövas med anledning av resultaten av genomförd miljöteknisk markundersökning avseende brandövningsplatsen (villkor 8).

31.4 Uppskjuten fråga

Mark- och miljödomstolen skjuter upp frågan om fastställande av slutliga villkor i följande avseende:

- Utsläpp av dagvatten från verksamheten och av vatten från brandövningsplatsen (U1).

Skellefteå City Airport AB ska under prövningstiden utreda följande:

U1. Skellefteå City Airport AB ska under en provotid av tre vintersäsonger, med start den första vintersäsongen efter utbyggnaden av rullbanan, utreda hur samtliga utsläpp av dagvatten från verksamheten och vatten från brandövningsplatsen kan hanteras för att minska risken för negativ påverkan på grundvattenförekomsten Skellefteåsen, Bureåområdet (SE717956-174995) och på ytvattenförekomsten Harrsjöbäcken.

Utredningen ska genomföras i samråd med tillsynsmyndigheten. Ett provtagningsprogram med valda parametrar, mätpunkter och provtagningsintervall ska redovisas för tillsynsmyndigheten innan provtagningarna påbörjas.

Redovisningen av utredningen ska innehålla resultatet av provtagningarna och utifrån dem förslag på åtgärder som kan vidtas för att minska risken för påverkan på Skellefteåsen. Bureåområdet och Harrsjöbäcken, uppgifter om kostnader och miljönytta för eventuella åtgärdsförslag samt eventuella förslag till slutliga villkor avseende utsläpp i utsläppspunkterna för dagvatten och brandövningsplatsen.

Redovisningen ska ges till mark- och miljödomstolen senast sex månader efter utgången av den tredje vintersäsongen efter utbyggnaden av rullbanan.

Skellefteå City Airport AB ska meddela mark- och miljödomstolen när utbyggnaden av rullbanan är klar.

31.5 Igångsättningstid

Den i domen tillståndsgivna miljöfarliga verksamheten bestående i förlängningen av rullbanan ska ha satts igång inom tre år från det att denna deldom har vunnit laga kraft, annars förfaller tillstånden i den delen.

31.6 Verkställighetsförordnande

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

32 Skövde flygplats

32.1 Beslut

Datum	Beslutsmyndighet	Beslutet avser
1995-05-16	Koncessionsnämnden nr 79/95	Tillstånd enligt miljöskyddslagen till verksamheten vid Skövde flygplats.
1996-03-28	Regeringen	Villkor för kväveoxider till luft skjuts upp.
1997-10-24	Koncessionsnämnden nr 116/97	Villkor fastställt för utsläpp av kväveoxider till luft.
2013-02-04	Mark- och miljödomstolen, Mål nr M 1691-12	Föreskriver ett nytt villkor 11 angående halkbekämpning på flygplatsens rullbana och övriga hårdgjorda ytor.

32.2 Gällande beslutstext och miljövillkor

Villkoren är hämtade från ovanstående beslut.

Koncessionsnämnden lämnar Skövde Flygplats Aktiebolag tillstånd enligt miljöskyddslagen till verksamheten vid Skövde Flygplats i Skövde kommun innefattande högst 34 400 flygrörelser (17 200 LTO-cykler) per år med i huvudsak den fördelning på flygplanskategorier som bolaget angivit i sin ansökan.

För tillståndet gäller följande villkor:

Villkor 1

Verksamheten – inbegripet åtgärder för att minska störningar för omgivningen – skall bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad sökanden uppgett eller åtagit sig i ärendet, såvida inte något annat framgår av detta beslut.

(KN 1995-05-16)

Villkor 2

Ambulans-, räddnings- och beredskapsflyg samt militärt flyg får bedrivas i den omfattning sökanden uppgett och omfattas inte av sådan begränsning avseende flygvägar, flygplanstyper och tid som föreskrivs i detta beslut för övrigt flyg.

(KN 1995-05-16)

Villkor 3

Utflygningsvägen D6 får ej användas.

(KN 1995-05-16)

Villkor 4

Utflygningsvägen D8 skall användas restriktivt.

(KN 1995-05-16)

Villkor 5

Radarpresentationsutrustning (RPU) skall utan onödigt dröjsmål installeras vid flygplatsen.

(KN 1995-05-16)

Villkor 6

Skolflygverksamhet får inte bedrivas annat än måndag-fredag kl. 07.00-22.00 och lör-, sön- och helgdagar 13.00-18.00. Skolflyget skall i första hand tilldelas trafikvarv 2.

(KN 1995-05-16)

Villkor 7

Provkörning av flygmotorer får ej ske nattetid kl. 22.00-07.00 annat än i samband med start.

(KN 1995-05-16)

Villkor 8

För åtgärder på byggnader i flygplatsens omgivning skall gälla

- att bullerbegränsande åtgärder skall vidtas i bostäder för permanent boende i flygplatsens omgivning som flera gånger per dygn utsätts för maximalt flygbuller som överstiger 80 dB(A), varvid målet skall vara att bullernivån inomhus skall minskas till 45 dB(A),
- att teoretiska beräkningsunderlag för de förekommande flygplanstyperna skall användas vid bestämningen av vilka bostäder som skall bli föremål för åtgärder,
- att åtgärder inte behöver vidtas om den verkliga bullernivån i bostaden inte överstiger 45 dB(A),

- att en förutsättning för att åtgärderna skall vidtas för en begränsning av bullernivån till 45 dB(A) skall vara att kostnaderna är rimliga med hänsyn till bostadens standard och värde,
- att åtgärderna skall utformas i samråd med fastighetsägaren samt
- att vid meningsskiljaktighet mellan bolaget och fastighetsägaren frågan genom beslut som kan överklagas skall avgöras av tillsynsmyndigheten enligt miljöskyddslagen.

Skyddsåtgärderna på byggnader skall vara vidtagna senast år 2000.
(KN 1995-05-16)

Villkor 9

Avloppet från terminalplattan skall ledas till spillvattenledningen under perioder när flygplansavisning sker.
(KN 1995-05-16)

Villkor 10

Uppsamling med sopsug eller dylikt skall ske av minst 80 % av markspillet av avisningsmedel när förbrukningen av sådant medel överstiger 3 m³ per år (koncentrerad mängd).
(KN 1995-05-16)

Villkor 11

För halkbekämpning på flygplatsens rullbana och övriga hårdgjorda ytor ska användas mekanisk halkbekämpning, sand och acetatbaserade eller ur miljösynpunkt likvärdiga medel. Urea får användas endast om nyssnämnda halkbekämpningsmetoder inte är tillräckliga med hänsyn till flygsäkerheten, dock högst 2000 kg per år räknat som rullande medelvärde över en femårsperiod. När urea använts ska detta omgående anmälas till tillsynsmyndigheten.

Villkor 12

Cisterner för drivmedel, bränsle och avisningsmedel skall vara invallade.
(KN 1995-05-16)

Villkor 13

Miljöfarligt avfall skall förvaras i slutna kärl under tak i avvaktan på borttransport.
(KN 1995-05-16)

Villkor 14

Förslag på kontrollprogram skall ges in till tillsynsmyndigheten senast fyra månader efter detta beslut.

(KN 1995-05-16)

Villkor 15

Utsläppet till luft av kväveoxider från flygplatsens totala verksamhet får inte överstiga 5,01 ton per år.

(KN 1997-10-24)

32.3 Överlåtande

Koncessionsnämnden överlåter med stöd av 20§ ML andra stycket miljöskyddslagen åt tillsynsmyndigheten att föreskriva erforderliga villor avseende

- a) Gasåterföring vid tankning av cisterner och flygplan
- b) Utjämning av dagvattenflödet från flygplatsen
- c) Eventuell rening av avloppsvattnet från tvätthall samt
- d) Utformning av invallningar av cisterner.

33 Stockholm Arlanda Airport

33.1 Beslut

Listan nedan baseras huvudsakligen på beslutslistan utlagd på Swedavias hemsida 2011-08-05. Utöver dessa beslut har även beslut kommit från Länsstyrelsen samt Mark- och miljödomstolen och Överdomstolen.

Datum	Beslutsmyndighet	Beslutet avser
1975-07-03	Vattendomstolen nr VA 93/74	Tillstånd till vattenbortledning från Halmsjön.
1991-08-15	Regeringen nr 10	Grundtillstånd till verksamheten vid flygplatsen, enligt Naturresurslagen.
1993-04-06	Koncessionsnämnden nr 46/93	Grundtillstånd till verksamheten vid flygplatsen, enligt Miljöskyddslagen.
1993-04-27	Koncessionsnämnden nr 46/93	Rättelse i grundtillståndet.
1993-10-21	Regeringen Nr 7/93	Inhibition av verkställningsförordnande
1993-12-17	Koncessionsnämnden nr 166-93	Förtydligande av uppskovsfråga c.
1994-12-13	Koncessionsnämnden nr 172/94	Anstånd med motorkörningsplats.
1995-03-15	Koncessionsnämnden nr 49/95	Avslag på överklagande av Länsstyrelsens beslut angående ändring av villkor rörande spridningsområden för avgående flygtrafik.
1995-09-22	Vattendomstolen nr DVA 71	Tillstånd till anläggningar i Halmsjön och omläggning av Halmsjöbäcken.
1995-11-30	Regeringen nr 10	Ny lydelse av villkor 13 om avisning av flygplan.
1997-02-06	Regeringen nr 6	Överklagan om överflyg av tätort och FBN-villkor.
1997-04-18	Koncessionsnämnden nr 45/97	Prövotidsfrågor.
1997-06-12	Regeringen nr 18	Avgasutsläpp från tåg.
1997-11-24	Koncessionsnämnden nr 145/97	Ändrad lydelse gällande brandövningsplats samt avisningsmedel.

1998-09-07	Koncessionsnämnden nr 109/98	Nya utflygningsvägar.
1998-12-15	Koncessionsnämnden nr 192/98	Nya flygvägar ”Lufttrum 98”. Fler årsrörelser på 2 banor. Ändring av villkor 8.
1999-10-29	Miljödomstolen nr M 145-99	Omprövning av villkor avseende villkor C i KN-beslut 1997-04-18, 45/97, Kadmiumrening.
1999-10-29	Miljödomstolen nr M 146-99	Omhändertagande av dagvatten från rullbanor (uppskjuten fråga B).
2000-05-10	Miljödomstolen nr M 441-99	Kylvatten från Halmsjön.
2000-06-21	Miljödomstolen nr M 354-99	Grundvatten från tunnlar.
2000-10-19	Regeringen nr 8	Avslag på överklagan av konc.beslut 109-98.
2002-01-16	Miljödomstolen nr M 420-01	Avslag på LFV:s överklagan av Lst beslut angående fritidshus.
2002-03-27	Regeringen nr 5	Avslag tätskikt.
2002-05-08	Regeringen nr 6	Avslag på LFV’s ansökan om ändring av villkor 1 (utsläppstaket).
2002-06-19	Miljödomstolen nr M 346-01	Deldom, begäran om ändrad idrifttagandetidpunkt.
2002-06-22	Regeringen nr 6	Avslag på begäran om ändring av avgastaket.
2002-06-27	Miljööverdomstolen nr M 962-02	Avslag på LFV:s begäran om prövningstillstånd i Miljööverdomstolen i fritidshusärendet.
2002-10-11	Miljödomstolen nr M 334-01	Avslag i ärende om tidsförlängning i tvistiga bullerisoleringsfrågor.
2003-01-17	Miljödomstolen nr M 346-01	Deldom angående Bana 3, ändrade utflygningsvägar.
2003-01-17	Miljödomstolen nr M178-02	Ändrad lydelse villkor C i dom M145-99
2003-10-10	Miljödomstolen nr M 181-02	Deldom gällande verkställighet av villkor 7 i Regeringens beslut om tillstånd enligt Naturresurslagen.

2004-03-03	Miljödomstolen nr M 343-03	Miljödomstolen upphäver Länsstyrelsens beslut 2003-09-12.
2004-08-31	Miljödomstolen nr M 5788-03, M 904-03, M 905-03, M 906-03, M 907-03, M 908-03	Tolkning av bullerisoleringsvillkor i konc.beslut från 1998.
2004-10-12	Miljödomstolen M 135-02	Deldom angående uppsamling av glykol.
2004-12-16	Miljödomstolen M 346-01	Ändring av särskilt villkor 2
2005-11-29	Miljödomstolen M181-02	Upphävande av villkor 7 enligt regeringens beslut 10/91
2005-11-29	Miljödomstolen M:162-01	Upphävande av bestämmelse d) i KN beslut om omhändertagande av dagvatten från rullbanor.
2006-06-02	Miljööverdomstolen M258-05	Dom rörande ändring av villkor 2.
2006-12-21	Miljödomstolen M 18358-05	Avslag på LFV's överklagande av Länsstyrelsens beslut (förbud mot tidigareläggande av starter bana 19R). MÖD meddelade inte prövningstillstånd i målet.
2007-01-25	Miljödomstolen M 146-99	Avslutande av prövotidsförfarande beträffande åtgärder mot buller vid Löwenströmska sjukhuset och avskrivning av målet i denna del (pga överenskommelser).
2007-03-23	Miljödomstolen M 18360-05	Avslag på Föreningen Väsbybor mot flygbullers överklagande av Länsstyrelsens beslut gällande kurvad inflygning bana 01R.
2007-11-29	Miljödomstolen M:1553-07	Avslag på ansökan om ändring av villkor 1 i regeringsbeslut 1991-08-15.
2007-11-29	Miljödomstolen M:1535-07	Ändring av villkor 6 i KN beslut 1998-08-07 nr 109/98.
2007-12-05	Miljödomstolen M1422-07	Förlängd prövotid avseende hantering av dagvatten från bana 08/26, bana 3 med tillhörande taxibanor W och U. Ändring av

		miljödomstolens deldom M146-99 och M162-01.
2008-06-24	Miljödomstolen M 1591-07	Upphävande av Länsstyrelsens beslut (föreläggande angående starter och landningar enligt särskilt villkor 2).
2008-08-26	Miljödomstolen M 3042-07	Tillstånd för akvifärlagret, ändring av tillstånd för kylvatten från Halmsjön.
2008-10-22	Miljööverdomstolen M 9446-07	Ändrad lydelse av villkor 1, utsläppstaket
2008-10-22	Miljööverdomstolen M 9403-07	Avslag på begärd omprövning av Miljödomstolens dom M1535-07, gällande villkor 6 i KN
2009-04-07	Miljödomstolen M 1450-07	Gemensam handläggning av M 1450-07 och M 1422-07.
2010-02-23	Högsta Domstolen T 4783-08	Fastställande av miljödomstolens domslut gällande villkor 1 (med ändring av Miljööverdomstolens dom).
2013-11-27	Mark- och miljödomstolen M 2284-11	Fastställande av deldom, överklagades.
2014-11-21	Mark- och miljööverdomstolen, Svea Hovrätt, M 11706-13	Fastställande av dom.
2017-05-17	Nacka Tingsrätt, Mark- och miljödomstolen	Dom (deldom)
2021-10-14	Nacka Tingsrätt, Mark- och miljödomstolen, M 2284-11	Dom (deldom). Upplösandet av U1.
2021-10-15	Nacka Tingsrätt, Mark- och miljödomstolen, M 6547-20	Dom med ändringstillstånd för flygplatsverksamheten vid Stockholm Arlanda Airport avseende alternativa inflygningsprocedurer samt modifiering av två bananvändningsmönster.

33.2 Gällande beslutstext och villkor

Här följer en sammanställning av gällande tillstånd och villkor för verksamheten vid Stockholm Arlanda Airport.

33.2.1 Swedavia AB ges härmed följande tillstånd.

Enligt 9 kap. miljöbalken (1998:808) att

- Vid Stockholm Arlanda Airport bedriva flygplatsverksamhet på tre rullbanor i en omfattning av högst 350 000 flygrörelser per år, samt därutöver högst 4000 helikopterrörelser för s.k. ickekommersiell trafik samt att, vid behov, göra de nybyggnationer samt om- och tillbyggnader som anses nödvändiga för denna verksamhet samt
- Operera flygplatsen enligt ett bananvändningsmönster med tillämpning av parallella mixade operationer, d.v.s. samtidiga starter och landningar på parallellbanorna (bana 1 och bana 3), då kapaciteten uppgår till 84 flygrörelser per timme eller mer.

samt (enligt ändringstillstånd 2021-10-15):

A. Tillstånd att inom ramen för gällande tillstånd (tillståndsgivet trafikfall 1a) till verksamheten om 350 000 flygrörelser per år få tillämpa alternativa inflygningsprocedurer till bana 01R, bana 01L och bana 19R enligt följande.

- Tre RNP AR-procedurer (kurvade inflygningar) till bana 01R benämnda RNP x RWY 01R (AR), RNP y RWY 01R (AR) och RNP z RWY 01R (AR). Proceduren RNP y RWY 01R (AR) gäller endast sökt alternativ 2.
- En RNP AR-procedur (kurvad inflygning) till bana 01L benämnd RNP y RWY 01L (AR).
- Två RNP AR-procedurer (kurvade inflygningar) till bana 19R benämnda RNP x RWY 19R (AR) och RNP y RWY 19R (AR).

Antalet RNP AR-procedurer får uppgå till maximalt 19 500 per år till bana 01R, 3 100 per år till bana 01L och 2 900 per år till bana 19R

B. Tillstånd till modifiering av två bananvändningsmönster som baseras på Established on RNP (EoR) enligt följande.

- Inflygningar till bana 01R (rak eller kurvad) och bana 01L (kurvad) i kombination med avgångar från bana 01L.
- Inflygningar till bana 19L (rak) och bana 19R (kurvad) i kombination med avgångar från bana 19R.

Tillståndet gäller högst fem inflygningar enligt respektive punkt under en timme.

Enligt 11 kap. miljöbalken att

- I enlighet med tidigare meddelat tillstånd bortleda grundvatten från försörjningstunnlar,
- I enlighet med tidigare meddelat tillstånd bibehålla 10 stycken grundvattenbrunnar, VB1 och VB5 (värmebrunnar) och KB1 till KB5 (kylbrunnar),
- Anlägga och bibehålla ytterligare två kylbrunnar (KB6 och KB7) i den nordvästra respektive östra delen av det kalla brunnsområdet,
- Anlägga och bibehålla ytterligare två värmebrunnar (VB7 och VB8) i de centrala delarna av det varma brunnsområdet,
- Bibehålla befintlig värmebrunn VB6,
- Bibehålla befintlig provpumpningsbrunn, PB1, som kylbrunn (fortsättningsvis benämnd KB8),
- Anlägga ytterligare en pumpbrunn, PB2,
- Ersätta befintliga och föreslagna brunnar med nya inom samma huvudområde när dessa tjänar ut,
- För uppvärmningsändamål bortleda 2 500 000 m³ grundvatten per år från värmebrunnarna, dock högst 720 m³ per timme, och efter nedkylning återföra motsvarande vattenmängder i kylbrunnarna,.
- För kylningsändamål bortleda 2 500 000 m³ grundvatten per år från kylbrunnarna, dock högst 720 m³ per timme, och efter uppvärmning återföra motsvarande vattenmängder i värmebrunnarna,
- För spolningsändamål bortleda 10 000 m³ per år sammantaget från produktionsbrunnarna,
- Med syfte att begränsa grundvattennivån i den östra delen av akvifären får:
 - Bortledning av grundvatten från grundvattenförekomsten genom pumpbrunn PB2, alternativt från någon av produktionsbrunnarna, till Halmsjön ske direkt vid den östra stranden eller via kylcentralen alternativt eller i samverkan,
 - Förhandstappning (avsänkning) av akvifärlagret ske genom utsläpp av grundvatten från det kalla eller varma brunnsområdet till Halmsjön, direkt eller via kylcentralen,
 - Maximalt 900 000 m³ per år bortledas sammantaget genom pumpning och förhandstappning, dock högst 330 m³ per timme.
- När uttag och återledning av grundvatten sker i det nya systemet med värmebrunnar och kylbrunnar enligt ovan, för uppvärmning och kylningsändamål maximalt bortleda 4 500 000 m³ ytvatten per år, att

fritt disponera mellan uttag av värme och kyla, från anläggningarna i Halmsjön och efter nedkylning respektive uppvärmning återföra motsvarande vattenmängd till Halmsjön.

- Vid kylning får energiuttaget ske som direktkylning och återledning till sjön eller genom nedlagring av kyla till kylbrunnarna i akvifärsanläggningen. Nedlagring av kyla sker genom värmeväxling, dvs utan tillförsel av sjövattnet till grundvattnet.
- I enlighet med tidigare meddelat tillstånd bortleda ytvatten från Halmsjön och efter värmeväxling leda tillbaka vattnet till sjön till en volym av högst 10 miljoner m³ per år, dock högst 500 i/s eller 1800 m³ per timme, för att så långt möjligt kunna upprätthålla energitillförsel när akvifärsanläggningen inte är i bruk.
- Mark- och miljödomstolen bestämmer den förlust av vatten som tillståndshavaren enligt 31 kap. 22 och 23 §§ miljöbalken är skyldiga att tåla utan ersättning vid en eventuell omprövning ska fastställas till en tjugondel av värdet av den vattenmängd som omfattas av tillståndet till verksamheten.

33.2.2 Uppskjutna frågor

U1 Landningsförfarande

Mark- och miljödomstolen avslutar provotiden enligt utredningsvillkoret U1 gällande brantare inflygningsvinkel utan ytterligare åtgärd MMD 2021-10-14.

U4 Dagvatten

Swedavia ska under en provotid om tre vintersäsonger (driftsäsonger) efter att den sista behandlingsanläggningen har tagits i drift, utreda vilka reningseffekter som kan uppnås i Kättstabäckens och Halmsjöbäckens dagvattenanläggningar, Halmsjöns skärmbassänganläggning (KDA, HDA och HSDA) samt anläggning för dagvatten från södra flygplatsområdet (SDA) och bedöma den sammantagna vattenkvaliteten uppmätt i punkten F.

Utredningen ska innefatta separat provtagning för var och en av fyra behandlingsanläggningarna (inkommande samt utgående vatten), anpassat efter mottaget vatten, samt bedömning av reningseffekten hos var och en av de fyra behandlingsanläggningarna.

Ett program för utredningen ska redovisas för tillsynsmyndigheten senast tre månader efter det att den sista av ovan nämnda behandlingsanläggningar har tagits i drift. Under provotiden ska en årsrapport redovisas till tillsynsmyndigheten och mark- och miljödomstolen. Utredningen ska redovisas till mark- och miljödomstolen med förslag till slutliga villkor senast tio månader efter utgången av de tre vintersäsongerna enligt ovan.

U5 PFOS

Swedavia ska, senast sex månader efter det att denna dom tagits i anspråk, till tillsynsmyndigheten redovisa en handlingsplan för arbetet avseende förekomsten och spridningen av PFOS och andra eventuella föroreningar från flygplatsen.

Handlingsplanen ska omfatta kartläggning och åtgärder för att minska miljöpåverkan. Swedavia ska redovisa resultat av genomförda åtgärder i miljörapporterna.

33.3 Provisoriska föreskrifter

P1 Dagvatten

Under provotiden ska utgående vatten från anläggningarna, mätt i punkten F, som riktvärde, ha:

- en syrehalt som uppgår till minst 5 mg/l,
- en TOC-halt som är mindre än 30 mg/l (räknat som årsmedelvärde) samt,
- metallhalter som, undantaget koppar, underskrider (räknat som årsmedelvärde) värdena för ”måttliga halter” enligt Naturvårdsverkets Rapport 4913 ”Bedömningsgrunder för sjöar och vattendrag”,
- utsläppshalt av koppar underskridande (räknat som årsmedelvärde) värde för ”höga halter” enligt Naturvårdsverkets Rapport 4913.

P2

Under provotiden ska utgående vatten från anläggningarna, mätt i punkten E3 som riktvärde ha:

- en syrehalt som uppgår till minst 4 mg/l.

Med riktvärde avses ett värde som, om det överskrids, medför en skyldighet för tillståndshavaren att vidta åtgärder så att värdet kan hållas.

33.4 Villkor

Villkor 1

Om inte något annat följer av övriga villkor ska anläggningarna utformas och verksamheten bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad Swedavia har angett i tillståndsansökan jämte bilagor samt vad sökanden i övrigt har uppgett eller åtagit sig i målet.

Vid tillämpning av villkor och föreskrifter i mark- och miljödomstolens dom samt i denna dom ska följande gälla:

- alla angivna värden som avser flygbuller ska vara beräknade värden om inte annat anges,
- vid beräkning av flygbuller ska vid var tid fastställd bullerberäkningsmetod tillämpas, vilket för närvarande är den metod för flygbullerberäkning som fastställts i kvalitetssäkringsdokumentet den 31 oktober 2011 av Transportstyrelsen och Försvarmakten i samråd med Naturvårdsverket,
- med tätorter avses tätorter med den utbredning de har enligt SCB:s definition vid tiden för denna doms lagkraftvinnande.

Villkor 3

Ankommande och avgående flygtrafik som framförs enligt IFR ska som huvudregel följa det i ansökan redovisade SID/STAR-systemet med vid var tidpunkt tillhörande regelverk (f.n. Transportstyrelsens författningssamling med följdföreskrifter).

Villkor 4

Avgående IFR-trafik som inte är lågfartstrafik ska följa SID till dess respektive flygplan har uppnått höjden 2 000 m MSL, om inte annat följer av andra stycket.

Flygplan får lämna SID när de alstrar en bullernivå på marken som understiger maximal ljudnivå 65 dB(A) även innan de har uppnått höjden 2000 m MSL.

Minst 90 procent av den trafik som ska följa SID enligt ovan ska framföras inom redovisade spridningsområden, se s. 17-19 i mark- och miljödomstolens dom, fram till den punkt där flygplanet enligt ovan får lämna SID.

Villkor 5

Lågfartstrafik får avvecklas dag- och kvällstid (kl. 06-22) utan att följa SID. Tätorter får dock inte överflygas under höjden 1 000 m MSL om den maximala ljudnivån på marken överstiger 65 dB(A).

Villkor 6

Nattetid (kl. 22-06) får inte avgående trafik från banan 19L lämna SID mellan Upplands Väsby och Vallentuna tätorter förrän flygplanet har uppnått en höjd av 3050 m STD.

Villkor 7

Nattetid (kl 22-06) får inte avgående trafik från bana 01L mot destinationer söder och sydväst om flygplatsen (SID mot utpasseringspunkterna AROS, DUNKER, NOSLI och TROSA) lämna SID förrän flygplanet nått en höjd av 3050 m STD.

Villkor 8

Nattetid (kl 22-06) får starter inte ske på bana 19R annat än i samband med banarbeten eller potentiella flygsäkerhetsrisker som exempelvis orsakas av särskilda väderförhållanden, prestandaskäl, olyckstillbud eller jämförbara omständigheter.

Villkor 9

Bana 26 får inte användas för starter annat än i samband med banarbeten eller potentiella flygsäkerhetsrisker som exempelvis orsakas av särskilda väderförhållanden, prestandaskäl, olyckstillbud eller jämförbara omständigheter.

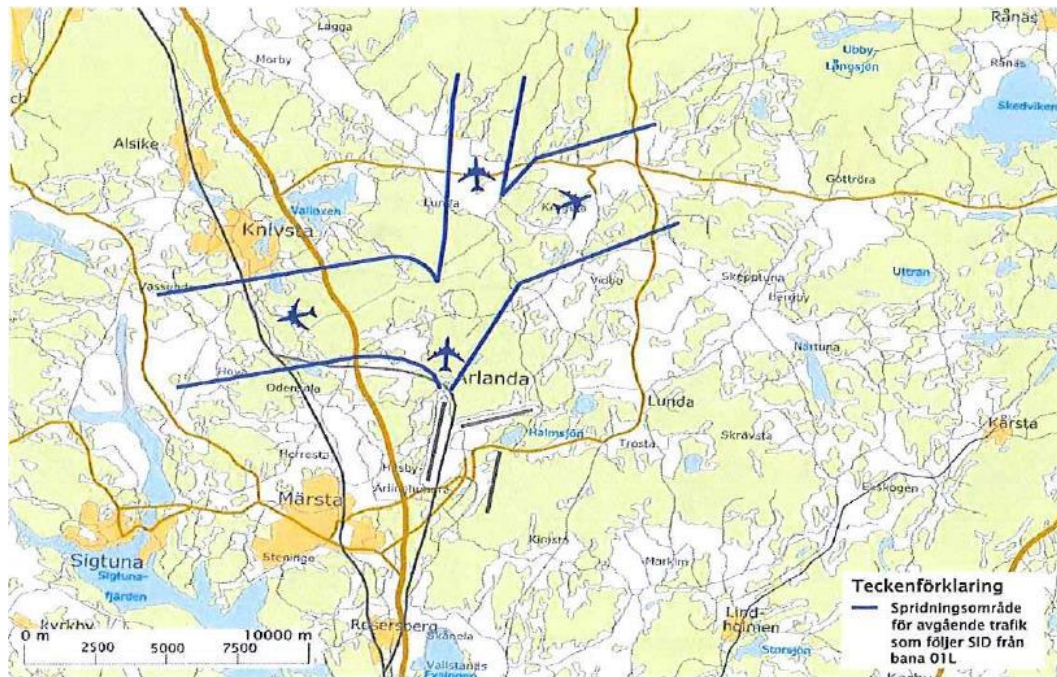


Bild 1 Spridningsområden för avgående trafik från bana 01L som följer SID

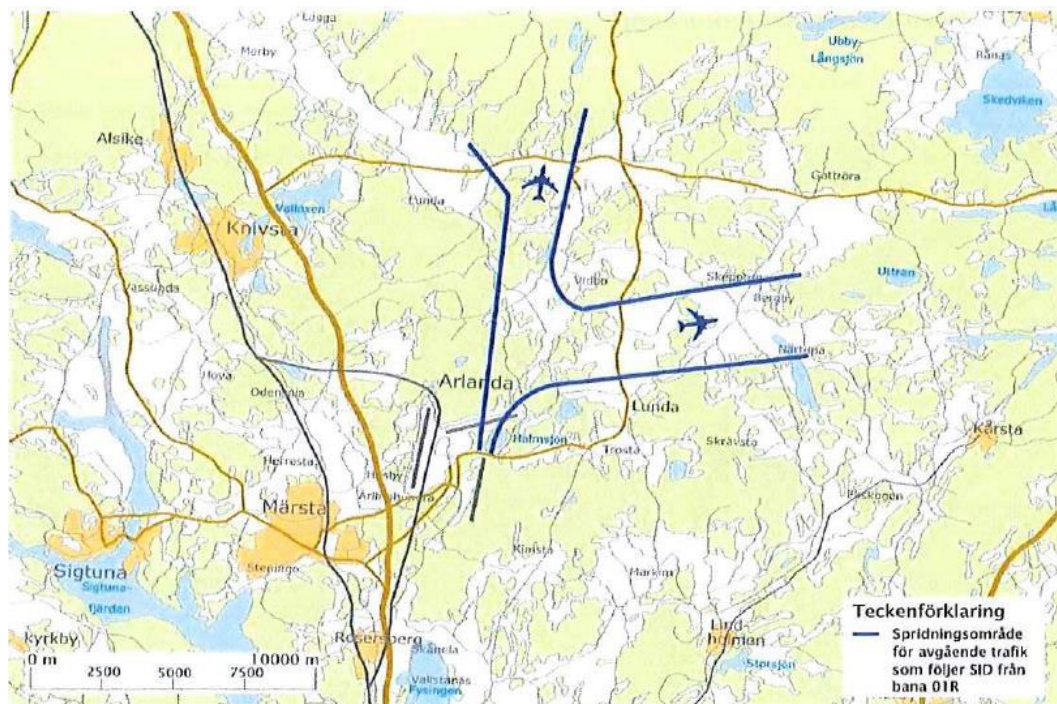


Bild 2 Spridningsområden för avgående trafik från bana 01R som följer SID

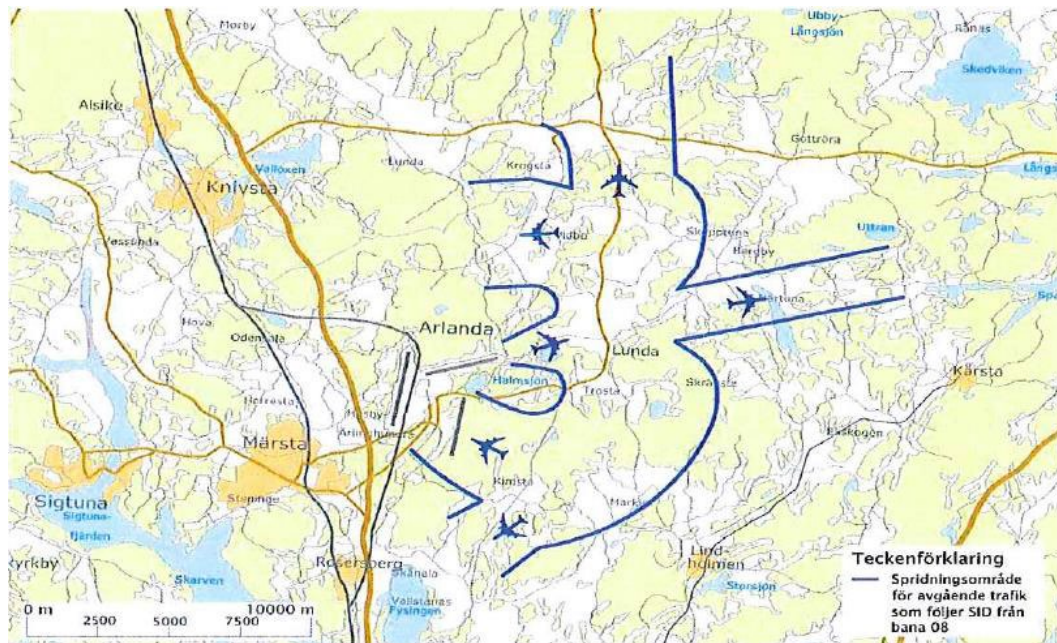


Bild 3 Spridningsområden för avgående trafik från bana 08 som följer SID

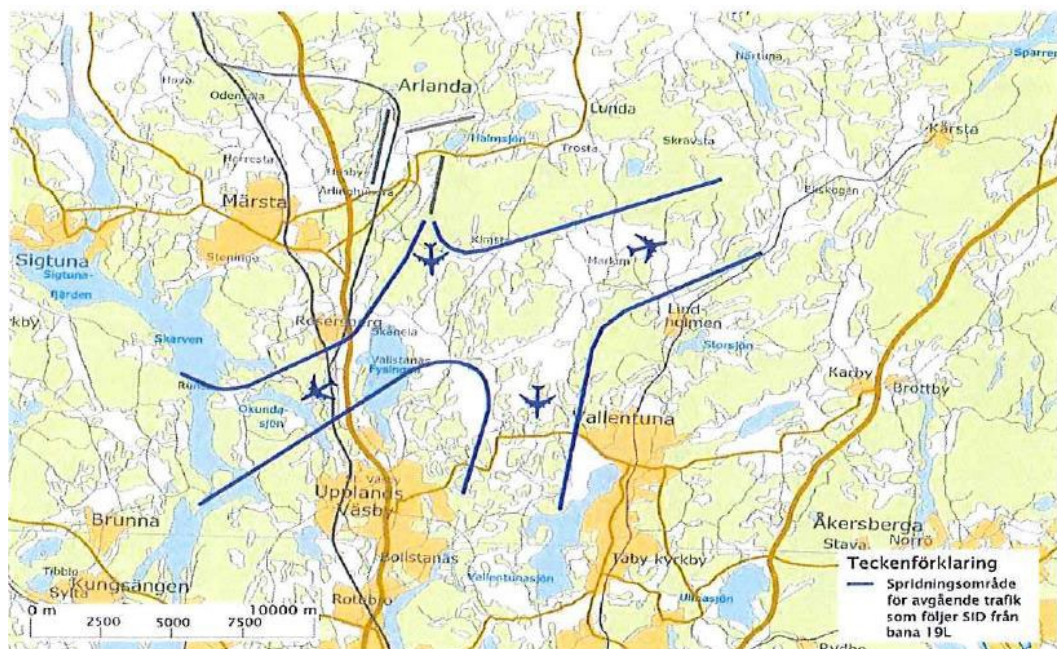


Bild 4 Spridningsområden för avgående trafik från bana 19L som följer SID

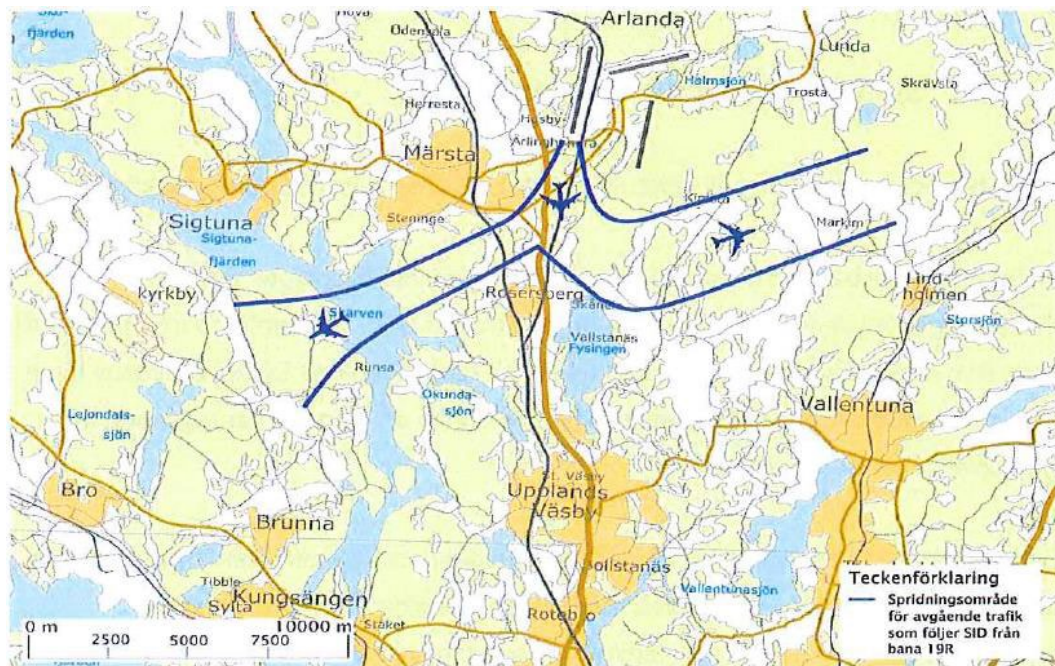


Bild 5 Spridningsområden för avgående trafik från bana 19R som följer SID

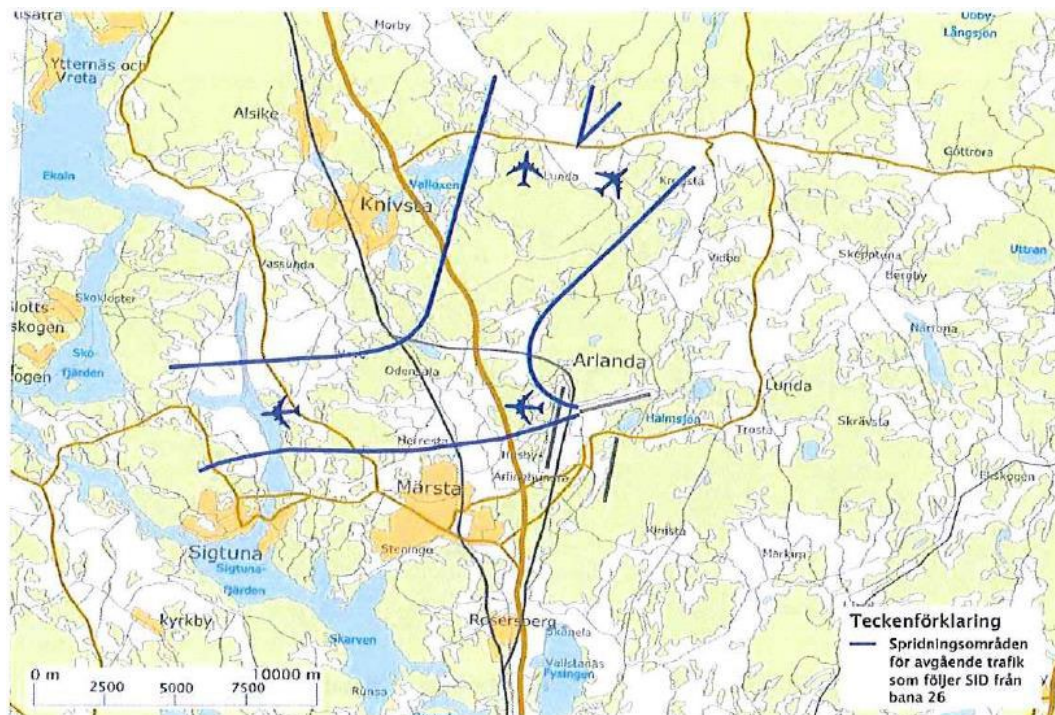


Bild 6 Spridningsområden för avgående trafik från bana 26 som följer SID

Villkor 10

Luftfartyg ska ges klarering till lägst 750 m MSL till dess att slutlig inflygning påbörjas.

När så är möjligt utan att det påverkar flygplatsens kapacitet och med hänsyn tagen till regelverk för flygtrafiktjänsten, flygsäkerhetsskäl och väderleksförhållanden ska inflygningsprocedurer genomföras som undviker Upplands Väsby tätort.

Vid visuella inflygningar får tätorter inte överflygas om maximal ljudnivå på marken överstiger 65 dB(A).

Villkor 11

Vid inflygning till bana 01L får Upplands Väsby tätort inte överflygas öster om förlängningen av denna bana på lägre höjd än 750 m MSL. Swedavia ska även vidta åtgärder för att så långt möjligt undvika överflygning på högre höjd än 750 MSL. Genomförda inflygningar till bana 01L som öster om förlängningen av denna bana överflugit Upplands Väsby tätort ska redovisas kvartalsvis till tillsynsmyndigheten inom 1 månad efter utgången av varje kvartal samt i miljörapporten.

Villkor 12

Bana 08 får användas för landning endast i samband med banarbeten eller potentiella säkerhetsrisker som exempelvis orsakas av särskilda väderförhållanden, prestandaskäl, olyckstillbud eller jämförbara omständigheter.

Villkor 13

Nattetid (kl 22-06) får raka inflygningar inte ske till banan 01R annat än i samband med banarbeten eller potentiella säkerhetsrisker som exempelvis orsakas av särskilda väderförhållanden, olyckstillbud, banarbeten eller jämförbara omständigheter.

Villkor 14

Andra bananvändningsmönster samt in- och utflygningsförfaranden får tillämpas i följande fall:

- när piloten och/eller flygtrafikledningen gör bedömningen att flygsäkerheten föranleder det,
- i samband med ambulanstransport,
- då andra luftrumsintressenter tillfälligt begränsar tillgängligt utrymme i någon del av kontrollzonen och/eller terminalområdet (Stockholm TMA),
- vid banarbeten,

- vid Försvarsmaktens användning av flygplatsen vid incidentberedskap samt
- vid andra jämförbara omständigheter.

Villkor 15

Luftfartyg som framförs enligt VFR ska när så är möjligt nyttja in- och utpasseringspunkter för VFR-trafik enligt vid var tidpunkt gällande AIP. Icke-kommersiell VFR-trafik får ges kortaste färdväg till sitt uppdrag.

Villkor 16

Upphävt.

Villkor 17

Andra bananvändningsmönster samt in- och utflygningsförfaranden än de som redovisas i tillståndsansökan får tillämpas vid flygplatsens aktiva deltagande i arbetet med att utveckla tekniker för och tillämpningen av t.ex. icke-raka inflygningar till flygplatsens olika banor. Sådana in- respektive utflygningar till/från respektive bana får inte överstiga 10 procent av antalet in- respektive utflygningar per år till/från denna bana. Det totala antalet flygrörelser får inte överstiga 5 procent av den totala trafikvolymen per år.

Vid in- eller utflygning i enlighet med detta villkor, t.ex. icke-raka inflygningar, får tätorter överflygas så att maximalljudnivån på marken överstiger 70 dB(A) högst tre gånger per medeldygn under den period som in- och utflygningar sker i enlighet med detta villkor.

Innan en förändring vidtas ska tillsynsmyndigheten underrättas om verksamheten samt under vilken period den avses bedrivas.

Genomförda in- och utflygningar enligt första stycket ska kvartalsvis redovisas till tillsynsmyndigheten inom en månad efter utgången av varje kvartal, samt i miljörapporten.

Tillsynsmyndigheten ska vart tredje år informeras om utvecklingen av teknik som möjliggör icke-raka inflygningsförfaranden och förutsättningarna för att använda sådan teknik vid Arlanda flygplats.

Villkor 18

I Sigtuna kommun får området väster om en gränslinje från Odensala kyrka till stambanan vid Tollsta och sedan ut med stambanan till söder om Märsta centrum och därefter utmed Steningedalen (Märstaån) endast beröras av flygbuller från verksamheten vid Arlanda som är lägre än $FB_{NEU} 55dB(A)$.

Villkor 19

I Upplands Väsby kommun får inom området söder om en gränslinje från en punkt omedelbart norr om vattentornet i Runby till en punkt omedelbart norr om Nibble gård endast förekomma flygbuller från verksamheten vid flygplatsen som är lägre än $FB_{NEU} 55dB(A)$.

Villkor 20

I Knivsta kommun får inom området nordväst om en gränslinje mellan triangelpunkten vid Gurresta och Säbysjöns nordspets i dess förlängning fram till väg E4 endast förekomma flygbuller från verksamheten vid flygplatsen som är lägre än $FB_{NEU} 55dB(A)$.

Villkor 21

I Vallentuna kommun får området öster om en gränslinje från Uthamra vid Vallentunasjöns östra sida över en punkt på länsväg 268 ca 2 km nordväst om Vallentuna kyrka till en punkt invid Molnby norr om Vallentuna kyrka endast beröras av flygbuller från verksamhet på Arlanda som är lägre än $FB_{NEU} 55dB(A)$.

Villkor 22

Upphävt, ersatt av villkor 37.

Villkor 23

Swedavia ska vidta bullerskyddsåtgärder i bostadsbyggnader (här avses både permanent- och fritidsbostäder) samt vård- och undervisningslokaler som exponeras för

- $FB_{NEU} 55 dB(A)$ eller däröver
- maximalljudnivåer $70 dB(A)$ eller däröver, minst 150 nätter per år med minst 3 flygrörelser per natt.

Dessutom ska bullerskyddsåtgärder vidtas i bostadsbyggnader som regelbundet exponeras för

- $80 dB(A)$ maximalnivå och därutöver, dag- och kvällstid (kl. 06-22).

Målet för de bullerbegränsande åtgärderna ska vara att flygbullernivån FB_{NEU} inomhus inte överstiger $30 dB(A)$ och att den maximala ljudnivån inomhus nattetid inte överstiger $45 dB(A)$.

Åtgärder behöver inte vidtas på skol- eller vårdbyggnader som utsätts för den angivna maximalljudnivån för natt om de inte används för ändamålet nattetid annat än undantagsvis.

Dimensionerande för bullerskyddsåtgärderna ska vara de vid varje tidpunkt mest bullrande flygplanstyperna, dock inte sådana flygplanstyper som endast förekommer vid enstaka tillfällen.

Bullerskyddsåtgärderna ska utformas och företas i samråd med fastighetsägarna.

Vid bedömning av vilka åtgärder som ska vidtas ska även hänsyn tas till att kostnaderna är rimliga med hänsyn till bostadens standard och värde. Vid denna rimlighetsbedömning ska även beaktas tidigare vidtagna åtgärder och nedlagda kostnader på fastigheten.

Åtgärderna ska vara vidtagna senast inom tre år från det att denna dom har vunnit laga kraft för de då berörda byggnaderna och därefter inom två år efter det att en annan byggnad berörs. Åtgärder som fordras enbart på grund av höga bullernivåer nattetid behöver dock inte vara slutförda förrän inom sex år från det att denna dom vunnit laga kraft.

Vid meningsskiljaktighet mellan Swedavia och fastighetsägaren om åtgärdernas utformning och dimensionering ska Swedavia hänskjuta frågan till tillsynsmyndigheten för beslut om vilka åtgärder som bedöms rimliga att kräva.

Tillsynsmyndigheten kan också medge anstånd från tidskravet för genomförande av åtgärder.

Swedavia ska senast ett år efter det att denna dom vunnit laga kraft och därefter årligen, ge in ett förslag till plan för bullerskyddsåtgärder till tillsynsmyndigheten.

Villkor 24

Upphävt, ersatt av villkor 23.

Villkor 25

Upphävt, ersatt av villkor 23.

Villkor 26

Swedavia ska upprätta en handlingsplan för minskade utsläpp till luft av koldioxid, kväveoxider (NO_x) och partiklar (PM₁₀) vid Stockholm Arlanda Airport, och verka för ett genomförande av de åtgärder som beskrivs i handlingsplanen. Handlingsplanen ska uppdateras vart tredje år och fastställas av tillsynsmyndigheten. Genomförda åtgärder ska redovisas i miljörapporten.

Åtgärderna ska omfatta Swedavias egen verksamhet som bolaget har direkt rådighet över samt verksamhet som innebär samarbete med andra aktörer på och kring flygplatsen som Swedavia inte har direkt rådighet över, t.ex. marktransporter eller flygtrafiken.

Handlingsplanen ska lämnas in till tillsynsmyndigheten senast sex månader efter det att tillståndet tagits i anspråk.

Villkor 27

Swedavia ansvarar för att omhändertagandet av spillvatten från all verksamhet inom flygplatsområdet sker på ett sådant sätt att spillvattnet i den samlade anslutningspunkten till Sigtuna kommuns ledningsnät vid Måby uppfyller de vid var tidpunkt gällande kraven i allmänna bestämmelser för brukande av den allmänna vatten- och avloppsanläggningen (ABVA).

Villkor 28

Arbetet med att minska utsläppen av kadmium från verksamheten ska fortsätta och halten kadmium i den samlade anslutningspunkten till Sigtuna kommuns ledningsnät vid Måby ska kontrolleras genom minst sex flödesproportionella månadsprover per år.

Villkor 29

Avisning av flygplan ska ske på för detta avsedd plats med avrinning till ett uppsamlingssystem som är anslutet till flygplatsens spillvattensystem.

Swedavia ska se till att så mycket som möjligt av den glykol som rinner av flygplanen vid avisning samlas upp. Swedavia ska inom ramen för egenkontrollen redovisa den mängd glykol som har använts för avisning, den mängd som har samlats upp och hur den uppsamlade mängden har omhändertagits.

Villkor 30

Halkbekämpning på rullbanor, taxibanor och ramper ska företrädesvis ske mekaniskt. Vid användning av halkbekämpningskemikalier ska i normala fall sådana som är baserade på formiat eller annan substans med jämförbara eller bättre egenskaper från miljösynpunkt användas. Byte av banavisningsmedel ska anmälas till tillsynsmyndigheten.

Urea får dock användas i undantagsfall vid särskilt svåra väderförhållanden och på platser som kräver särskilt noggrann halkbekämpning eller i andra situationer då flygsäkerheten kräver det.

Bolaget ska vid användning av urea informera tillsynsmyndigheten om använd mängd och om skälen till att urea använts.

Villkor 31

Under drifttiden ska inläckande grundvatten avledas till områdets dagvattensystem.

Villkor 32

Swedavia ska driva akvifärlagret och i övrigt vidta erforderliga skyddsåtgärder så att risken för att grundvattennivåerna sjunker eller höjs till nivåer som kan skada byggnader eller anläggningar minimeras.

Genom förhandstappning av akvifärsystemet i kombination med bortledning av grundvatten från pumpbrunn PB2 alternativt någon av produktionsbrunnarna till Halmsjön ska Swedavia styra grundvattennivån vid det östra uttömningsområdet så att nivån i största möjliga utsträckning understiger +23,10 m.ö.h. och därmed utströmningen huvudsakligen upphör.

Villkor 33

Swedavia ska underhålla sjön och vid behov vidta försiktighetsåtgärder för att minska betydande påverkan på de ekologiska betingelserna i sjön.

Villkor 34

Kemiska produkter och farligt avfall ska lagras och hanteras så att spill och läckage inte förorenar omgivningen. Tankar för lagring av drivmedel, glykol, formiat och andra flytande kemiska produkter, på Swedavias lagrings- och uppställningsplatser ska förvaras inom invallning. Invallningen ska rymma minst den största tankens volym plus 10% av summan av övriga – inom samma invallning – tankars volym.

Dubbelmantlade tankar behöver ej vara invallade utan ska vara försedda med ett fungerande larm för läckage mellan mantlarna. Lagringstankar som fylls med tankbil ska vara försedda med nivåmätning och överfyllnadsskydd.

Villkor 35

För informationsutbyte i frågor rörande verksamheten vid flygplatsen ska det finnas ett informationsorgan. I organet ska ingå representanter för Swedavia, Luftfartsverket (LFV), Länsstyrelserna i Stockholms och Uppsala län, Håbo, Knivsta, Norrtälje, Sigtuna, Sollentuna, Täby, Upplands-Bro, Upplands Väsby, Uppsala och Vallentuna kommuner samt Käppalaförbundet. På förslag från Swedavia eller ovan nämnda länsstyrelser

eller kommuner får tillsynsmyndigheten och Swedavia i samråd besluta att även andra kan adjungeras till informationsorganet.

Tillsynsmyndigheten och Swedavia bestämmer i samråd närmare hur arbetet i informationsorganet ska bedrivas.

Villkor 36

Ett kontrollprogram ska finnas för Swedavias verksamhet. Förslag till innehåll i kontrollprogrammet ska lämnas till tillsynsmyndigheten senast sex månader efter det att domen i detta mål vunnit laga kraft.

Villkor 37

Buller från verksamheten får inte överskrida ljudnivån FBNEU 55 dB(A) med mer än 3 dB(A) utanför kurvan för grundalternativ 1a som redovisas överst på s. 23 i mark- och miljödomstolens deldom i mål M 2284-11 daterad 2013-11-27 eller utanför kurvan för sökt alternativ 2 som redovisas i figur 4 i miljökonsekvensbeskrivningen i ansökan om ändringstillstånd i mål M 6547-20. Detta gäller dock inte de gränslinjer för FBNEU 55 dB(A) som inte får överskridas enligt villkor 18–21 i mark- och miljödomstolens deldom i mål M 2284-11 daterad 2013-11-27. Verksamhetens bullerutbredning ska årligen redovisas till tillsynsmyndigheten.

(Ändring av villkor 37 enligt deldom 2017-05-17 i mål M 2284-11)

Ytterligare tillägg i ändringstillståndet från 2021-10-15:

1. Om inte något annat följer av övriga villkor ska den nu tillståndsgivna verksamheten bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad Swedavia har angett i ansökningshandlingarna samt vad Swedavia i övrigt har uppgett eller åtagit sig i målet.
2. Om inte något annat följer av villkoren i denna dom ska för den nu tillståndsgivna verksamheten i relevanta delar gälla villkoren enligt tidigare tillstånd för flygplatsverksamheten.
3. Flygväg RNP y RWY01R (AR) enligt sökt alternativ 1 ska upphöra att användas och flygvägen ska avpubliceras ur Aeronautical Information Publication (AIP) senast ett år efter det att detta tillstånd har tagits i anspråk.
4. Nattetid (kl. 22–06) får inflygningar till bana 01R med RNP AR-procedurerna RNP AR x RWY 01R (AR), RNP AR y RWY 01R (AR) och RNP AR z RWY 01R (AR) endast ske i samband med banarbeten eller potentiella säkerhetsrisker som exempelvis orsakas av särskilda värderförhållanden, olyckstillbud eller jämförbara omständigheter.
5. Ett förslag till ett uppdaterat kontrollprogram ska lämnas till tillsynsmyndigheten senast tre (3) månader efter det att tillståndet har tagits i anspråk.

33.5 Delegation

Flygvägar

D1

Domstolen överlåter till tillsynsmyndigheten att besluta om kategorisering av luftfartyg för att operativt hantera föreskrivet Villkor 4 om att lämna SID.

Procedur för bullerreduktion

D2

Domstolen överlåter till tillsynsmyndigheten att vid behov föreskriva villkor med anledning av uppskjuten fråga, U3, Procedur för bullerreduktion för avgående flyg, i denna dom.

Helikoptertrafik

D3

Domstolen överlåter till tillsynsmyndigheten att vid behov föreskriva villkor för att begränsa buller från helikoptertrafiken, undantaget akuta transporter för polis, ambulans och räddningstjänst samt när flygsäkerheten så kräver.

Utsläpp till luft från panncentral

D4

Domstolen överlåter till tillsynsmyndigheten att vid behov föreskriva villkor om förbränning i panncentral inom Arlanda flygplats för det fall konvertering till pellets inte sker.

Spillvatten

D5

Tillsynsmyndigheten bemyndigas att vid behov meddela villkor avseende utsläpp till spillvatten utöver vad som angetts i avtalet (ABVA) mellan Swedavia och Käppalaförbundet/Sigtuna kommun.

D6

Tillsynsmyndigheten bemyndigas att vid behov meddela villkor avseende glykolhanteringen.

Dagvatten

D7

Tillsynsmyndigheten bemyndigas att under prøvotiden, i de fall nya miljö kvalitetsnormer fastställs för ytterligare ämnen, meddela villkor avseende dessa ämnen, inkluderande krav på provtagningar och utredningar.

34 Stockholm Bromma Airport

34.1 Beslut

Datum	Beslutsmyndighet	Beslutet avser
1979-07-13	Koncessionsnämnden nr 141/79	Tillstånd till trafik enligt miljöskyddslagen att driva Bromma flygplats som trafikflygplats för huvudsakligen inrikes linjefart och allmänflyg. 11 villkor.
1980-10-09	Regeringen nr 18	Ändring av villkor 1-3 från 1979 års dom, samt utökning med 4 st tilläggsvillkor.
1982-05-11	Koncessionsnämnden nr 78/82	Upphävning av villkorspunkt 5, samt ändring av villkor 7 angående förbrukning av glykol.
2002-10-25	Miljödomstolen Deldom M 81-99	Deldom avseende utsläpp till luft och vatten, överklagat till miljööverdomstolen. Beslut om ändring av bullervillkor inväntas från regeringen.
2005-04-14	Regeringen nr 23	Regeringen medger att Miljödomstolen får ändra de villkor som regeringen tidigare föreskrivit för Luftfartsverket vid Bromma flygplats.
2005-06-09	Miljödomstolens dom i ärendet M10196-02	Prövotidsförordnande och provisorisk föreskrift avseende glykolhantering.
2009-01-28	Miljödomstolen Mål nr M 1414-07	Dom avseende LFV's ansökan (från 1993) gällande omprövning av villkoren.

		Överklagades av NV och LFV.
2010-02-05	Miljööverdomstolen, Mål nr M 1441-09	MÖD ändrar Villkorspunkterna 7 och 8 i MD domen från 2009-01-28 samt meddelar slutligt villkor avseende glykol.
2011-04-06	Högsta Domstolen, Mål nr T 1079-10.	HD meddelar ej prövningstillstånd. MÖD dom 2010-02-05 står fast.

34.2 Gällande beslutstext och villkor

Villkoren är hämtade från besluten ovan.

Koncessionsnämnden lämnar Luftfartsverket tillstånd enligt miljöskyddslagen att driva Bromma flygplats som trafikflygplats för huvudsakligen inrikes linjefart och allmänflyg.

Om ej annat framgår av nedan angivna villkor, skall verksamheten vid flygplatsen – inklusive åtgärder för att reducera vatten- och luftföroreningar och andra störningar för omgivningen – bedrivas i huvudsaklig överenskommelse med vad Luftfartsverket angivit eller åtagit sig i ärendet.

För tillståndet skall följande särskilda villkor beträffande buller gälla.

Villkor 1

Ljudnivån kring flygplatsen beräknad enligt FBN-metoden får – i vad beror på flygverksamheten och vad gäller FBN 55 och 65 dB(A) – inte överskrida de gränser som anges i trafikfall 4 i Luftfartsverkets ansökan (dvs innanför FBN 55 dBA-konturen Mariehäll, Johannesfred, vissa områden kring Bromma kyrka, Eneby och Sundby samt innanför FBN 65-konturen flygplatsområdet och ett fåtal hus vid Bromma kyrka belägna i direkt anslutning till flygplatsområdet).
(MD 2009-01-28).

Villkor 2

Flygverksamheten får till kringliggande områden inte avge högre ljudenergi än 134,2 dBA räknat som TFBN (gränsvärde).
(MD 2009-01-28).

Villkor 3

Antalet flygrörelser per år får inte överstiga 100 000.
(MD 2009-01-28).

Villkor 4

Ljudemissionerna får ej överstiga 89 EPNdB i medeltal för de tre mätpunkterna enligt ICAO Annex 16, Vol 1.
(MD 2009-01-28).

Villkor 5

Flygtrafik får inte förekomma mellan klockan 22 och 07. På lördagar och söndagar får flygtrafik inte förekomma före klockan 08. Begränsningen gäller inte ambulansflyg och statens flygplan som disponeras av statschefen och regeringen. (MD 2009-01-28).

Villkor 6

Trafik enligt IFR (instrumentflygregler) skall följa in- och utflygningslinjen mellan ytterfyr och bana. Avvikelse får förekomma med lätta luftfartyg, mindre än 5 700 kg, av trafikavvecklingsskäl. (MD 2009-01-28).

Villkor 7

Luftfartsverket ska vidta bullerisolerande åtgärder på bostadshus (såväl permanentbebyggelse som fritidshus) samt sådana byggnader som skolor, daghem och vårdinrättningar vilka utsätts för maximala bullernivåer på 80 dB(A) eller högre. Dessutom ska bullerisolerande åtgärder vidtas på angivna bostadshus och byggnader som kan komma att utsättas för buller uppgående till FBN 60 dB(A) eller däröver. Ljudnivåerna inomhus efter vidtagna bullerisolerande åtgärder får inte överskrida 30 dB(A) som dygnsekvivalent ljudnivå.

Vid bestämmande av vilka bostäder och byggnader som ska bli föremål för åtgärder ska teoretiska beräkningar av flygbuller göras med den beräkningsmodell för flygbuller som Försvarmakten, Luftfartsverket och Naturvårdsverket på uppdrag av regeringen fastställt i beslut den 26 februari 1998 eller den modell som kan komma att ersätta den nu angivna.

Bullerskyddsåtgärderna ska utformas och utföras i samråd med fastighetsägarna. Åtgärderna ska vara vidtagna senast inom två år från det att dom i målet har vunnit laga kraft för då berörda byggnader och därefter

inom ett år efter det att en byggnad har blivit berörd. Åtgärder ska vidtas allt eftersom trafiken ökar.

Vid tvist mellan Luftfartsverket och fastighetsägaren om behov av åtgärder eller deras utformning ska frågan hänskjutas till tillsynsmyndigheten för beslut om vilka åtgärder som ska utföras. Åtgärderna ska i sådana fall vara vidtagna inom ett år efter lagakraftäggande avgörande, om inte tillsynsmyndigheten bestämmer annat.
(MÖD 2010-02-05)

För tillståndet skall följande särskilda villkor beträffande utsläpp till luft och vatten gälla.

Villkor 1

Avfettning, tvätt - och rengöringsvätskor som innehåller akylfenoletoxylater får inte tillföras avloppsvattnet.
(MD 2002-10-25)

Villkor 2

För halkbekämpning på rullbanor och stationsplatta skall användas sand, acetatbaserade, formiatbaserade eller likvärdiga halkbekämpningsmedel med lika eller bättre miljöegenskaper. Avsteg får göras endast vid de tillfällen då andra medel inte ger avsett resultat och flygsäkerheten så kräver. Sådana avsteg skall fortlöpande dokumenteras och redovisas till tillsynsmyndigheten.
(MD 2002-10-25)

Villkor 3

Brandövningar skall anordnas så att störningarna för omgivningen blir så små som möjligt.
(MD 2002-10-25)

Villkor 4

Luftfartsverket skall på marken samla upp så mycket som möjligt av den glykol som rinner av flygplanen vid avisning. Luftfartsverket skall vidta de tekniska och administrativa åtgärder som krävs för detta och årligen till tillsynsmyndigheten rapportera den mängd som har samlats upp.

Miljööverdomstolen överlåter enligt 22 kap 25 § tredje stycket miljöbalken åt tillsynsmyndigheten att bestämma de ytterligare villkor som kan krävas för glykolhantering.
(MÖD 2010-02-05)

34.3 Bemyndiganden

Miljödomstolen överlåter med stöd av 22 kap 25 § miljöbalken åt tillsynsmyndigheten att meddela närmare föreskrifter

- Beträffande brandövningar på flygplatsen
- Beträffande kemikaliehanteringen i verksamheten vid flygplatsen
- Förvaring, transport och annan hantering av avfall som uppkommer i verksamheten vid flygplatsen.

34.4 Markupplåtelseavtal

Luftfartsverket (numera Swedavia) arrenderar marken som Bromma flygplats är byggd på av Stockholm stad. Arrendet skrevs 1994 och löpte till år 2011. Den arrenderade arealen uppgick 1997 till 142 hektar.

Kommunfullmäktige beslutade om ett tilläggsavtal till markupplåtelseavtalet den 13 december 1999 som gällde t o m den 30 september 2001. Avtalet omförhandlades därefter och den 8 februari 2002 blev tilläggsavtalet klart. Avtalet gällde för perioden 1 april 2002 – 31 december 2011. Den 21/9 2007 förlängdes upplåtelsen av Stockholm-Brommas flygplatsområde. Den nu aktuella upplåtelsen gäller fr o m 1 januari 2008 till och med 31 december 2038 och innebär att:

- Bromma flygplats är till för reguljär trafik och affärsflyg.
- Luftfartyg med en bulleremission överstigande 89 EPNdB i medeltal för de tre mätpunkterna enl ICAO Annex 16, vol 1, kap 3 får inte förekomma på flygplatsen. Högst 20 000 rörelser med större jetflygplan med en passagerarkapacitet på mer än 60 säten som framförs i linjefart, och som har en ljudemission på över 86 men under 89 EPNdB får trafikera flygplatsen. Övrig trafik ska alltså ha en ljudemission som inte överstiger 86 EPNdB.
- Maximalt antal rörelser är 80 000 per år, undantag för ambulans- och räddningsflyg och statsflygplan.
- Flygplatsen ska vara öppen måndag till fredag 07-22, lördag 09-17 och söndag 12-22.

Dessutom återlämnades vissa markområden till Stockholm Stad.

Flygplatsen ansvarar för återställningsåtgärder beträffande markföroreningar. Enligt avtalet ska flygplatsen också betala 5 kr/avresande pax till Stockholm Stad (indexreglerat med 2008 som basår).

35 Stockholm Skavsta flygplats

35.1 Beslut

Datum	Beslutsmyndighet	Beslutet avser
1992-06-29	Koncessionsnämnden nr 100/92	Delbeslut. Koncessionsnämnden avslår ansökan så vitt avser tillstånd till utökad verksamhet. Beslutet överklagades.
1993-06-10	Regeringen nr 20	Regeringen beslutar att ärendet skall lämnas tillbaka till Koncessionsnämnden för förnyad prövning av ärendet.
1993-09	Koncessionsnämnden	Delbeslut i ärendet. Beslutet överklagas.
1994-04-21	Regeringsbeslut nr 9	Överklagande i fråga om tillstånd till utökad verksamhet vid Skavsta flygplats. Regeringen lämnar åter tillbaka ärendet till Koncessionsnämnden för erforderlig behandling.
1995-06-07	Koncessionsnämnden nr 91/95	Tillstånd enligt miljöskyddslagen till fortsatt flygverksamhet vid Skavsta flygplats. Tillståndet överklagas.
1996-04-18	Regeringen	Beslut angående provotidsförfarande.
1996-06-20	Koncessionsnämnden	Beslut med förordnande att provotidsutredningen avseende omhändertagande, rening och utsläpp av dagvatten, spillvatten och glykolhaltigt vatten från flygplatsen skall ges in till Koncessionsnämnden senast 1994-04-01.
1998-12-18	Länsstyrelsen	Beslut om alternativ kemikalie för banavisning.

1998-12-28	Koncessionsnämnden nr 210/98	Delbeslut som avslutar provotiden från beslut 1995-06-07 avseende bullerbegränsande åtgärder samt halkbekämpning och omhändertagande av glykolhaltigt vatten.
1999-05-28	Länsstyrelsen	Beslut rörande brandövningsplats.
1999-09-27	Stockholms tingsrätt, avd 9 Miljödomstolen	Beslut angående förlängning av rullbana.
1999-10-18	Länsstyrelse	Beslut angående bullerbegränsande åtgärder.
2000-04-10	Länsstyrelsen	Föreskrifter för allmänflyget.
2000-10-10	Stockholms tingsrätt, avd 9 Miljödomstolen	Beslut rörande omhändertagande av dagvatten.
2001-04-05	Länsstyrelsen	Beslut angående bullerbegränsande åtgärder.
2007-01-31	Stockholms tingsrätt, avd 9 Miljödomstolen M34405-05	Tillstånd att bedriva fortsatt flygplatsverksamhet. Deldom.
2009-11-27	Nacka tingsrätt, Miljödomstolen, Mål M1720-07	Avslutad provotid från domen 2007. Slutliga villkor och fortsatt provotid.
2010-06-08	Miljödomstolen	Ändring av villkor 6 avseende brandövningsplats.
2014-09-02	Nacka tingsrätt, Mark- och miljödomstolen, Mål M1720-07	Avslutar provotidsförfarande samt upphäver provisoriska föreskrifter från deldomen 2009. Skjuter upp frågan om förkortade flygvägar samt meddelar slutliga villkor.
2018-06-29	Nacka tingsrätt, Mark- och miljödomstolen, Mål 1720-07 samt Mål 1165-17	För mål 1720-07 avslutas provotidsförfarandet i deldomen från 2014. Upphäver den provisoriska föreskriften P1 samt meddelar slutgiltiga villkor. För Mål M 1165-17 upphäver domstolen villkorspunkterna ”villkor 1

		– flygvägskorridorer” och ”villkor 2 – avvikelser från SID” i domen från 2014 samt meddelar slutgiltiga villkor.
--	--	--

35.2 Gällande beslutstext och miljövillkor

Gällande villkor kommer från beslut 2007-01-31, 2009-11-27, 2010-06-08, 2014-09-02 samt 2018-06-29.

Miljödomstolen lämnar Stockholm Skavsta Flygplats AB (SSF) tillstånd enligt 9 kap miljöbalken till flygplatsverksamhet vid Skavsta flygplats i Nyköpings kommun, med en årlig omfattning av högst 75 000 flygrörelser/år, och högst 300 tekniska motorprovningar/ år samt till de om- och tillbyggnader som är erforderliga för denna verksamhet. För tillståndet gäller f.n följande villkor:

Villkor 1

Om inte annat framgår av vad som anges nedan ska verksamheten – inklusive åtgärder för att begränsningar till omgivningen - bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad bolaget angivit i ansökningshandlingarna samt vad sökanden i övrigt har uppgett eller åtagit sig i målet.

(MD 2007-01-31)

Villkor 2

Bolaget får för halkbekämpning av banan inte använda andra halkbekämpningsmedel än sådana som är baserade på formiat eller annan substans med från miljösynpunkt jämförbara eller bättre egenskaper. I undantagsfall får urea användas i samband med underkyllt regn eller vid motsvarande svåra isförhållanden eller på platser som från trafiksäkerhetssynpunkt kräver särskilt noggrann halkbekämpning. När urea använts ska anmälan om detta göras till tillsynsmyndigheten.

(MD 2007-01-31)

Villkor 3

Kemiska produkter och farligt avfall ska förvaras på torr och mot omgivningen tät plats på sådant sätt att eventuella läckage inte kan förorena omgivningen.

(MD 2007-01-31)

Villkor 4

Tankar med tillhörande påfyllningsanordningar ska senast ett år från det att domen vunnit laga kraft vara invallade i täta invallningar som rymmer tankens volym och minst 10 % av summan av volymen i övriga tankar, om det finns fler tankar i samma invallning.

För befintliga tankar med eldningsolja görs undantag från kravet om invallning till och med den 1 januari 2010.
(MD 2007-01-31)

Villkor 5

Från och med den 1 januari 2008 får det inte, i följande delverksamheter på flygplatsen, användas sådana kemiska produkter för vilka det saknas dokumenterad kunskap om risken för olägenhet för människors hälsa och miljön på grund av dålig nedbrytbarhet, akut och kronisk toxicitet och bioackumulering.

- Service och underhåll av flygplan, markanläggningar samt mark- och servicefordon, med undantag för den verksamhet som rör bränsleförsörjning av flygplan.
- Räddningstjänsten.

Undantag från nämnda krav får göras om det är nödvändigt av flygsäkerhetsskäl.

När undantag gjorts ska anmälan härom göras till tillsynsmyndigheten.
(MD 2007-01-31)

Villkor 6

Brandövningsplatsen ska vara utformad på sådant sätt att förorenade släckvätskor och oljespill omhändertas, det vill säga inte kan nå ytvatten eller grundvatten. (MD 2010-06-08).

Villkor 7

Borttagning av gummi från banan ska så långt det är praktiskt möjligt ske på mekaniskt sätt.
(MD 2007-01-31)

Villkor 8

Avisning av flygplan får endast av flygsäkerhetsskäl ske på annan plats än på för avisning avsedd plats där spill som rinner ner på uppställningsplattan suggs upp direkt, alternativt avrinner till uppsamlingsanläggning. Som målsättning gäller att minst 80 % av spilld avisningsvätska ska omhändertas. Spilld avisningsvätska som samlats upp ska omhändertas på sätt som kan godtas av tillsynsmyndigheten.

(MD 2007-01-31)

Villkor 9

Innehållet av metaller och olja i avloppsvatten som avleds till spillvattennätet från SSF:s verksamhet (inklusive bl a utsläpp till vatten från service av fordon förm fälthållning mm) får som månadsmedelvärden och riktvärden* uppgå till högst följande halter:

kadmium	1,0 mikrogram/l
bly	0,05 mg/l
koppar	0,20 mg/l
krom(tot)	0,05 mg/l
nickel	0,05 mg/l
zink	0,20 mg/l

olja som oljeindex 5 mg/l

(MD 07-01-31)

Villkor 10

Allt avloppsvatten från verkstäder i SSF:s verksamhet, som kan bli oljekontaminerat, ska behandlas i oljeavskiljare innan det leds till spillvattnet. Kallavfettningsmedel som används ska vara självspaltande om det leds till spillvattennätet.

(MD 2007-01-31)

Villkor 11

Bolaget ska ta fram en handlingsplan med förslag till åtgärder för att genom val av transportslag eller transportlösningar minska miljö- och hälsopåverkan från egna transporter samt från bränsletransporter.

Bolaget ska också utreda vilka åtgärder som kan vidtas för att främja miljövänliga

person-, frakt-, och godstransporter till och från flygplatsen. Inom respektive område ska en handlingsplan tas fram med åtgärder och tidplan för genomförande. Utredningarna ska redovisas till tillsynsmyndigheten för godkännande inom ett år från lagakraftvunnen dom. Bolaget ska därefter årligen i miljörapporten till tillsynsmyndigheten redovisa genomförandet av respektive handlingsplan.

(MD 2007-01-31)

Villkor 12

Bolaget ska verka för att begränsa luktolägenheterna på Skavsta flygplats, samt i flygplatsens omgivning.

(MD 2007-01-31)

Villkor 13

Uppvärmning av bolagets lokaler får endast användas oljekvalitet med svavelhalt på högst 0,1 vitprocent.

(MD 2007-01-31)

Villkor 14

Flygverksamheten nattetid (22.00-06.00) ska ske så att den, som riktvärde* inte orsakar bullerstörningar överstigande L_{Amax} 70 dBA vid bostäder inom tätortsområden. Med tätortsområden menas detaljplanelagda områden i Nyköping, Oxelösund, Stigtomta, Sjösa, Tystberga, Bergshammar, Enstaberga, Svalsta och Jönåker.

(MD 2007-01-31)

Villkor 15

Bolaget ska vidta bullerskyddande åtgärder i bostäder samt vård- och undervisningslokaler som exponeras utomhus för:

- FBN 55 dBA eller däröver,
- maximalljudnivåer 70 dBA eller däröver minst 150 nätter per år med minst 3 flygrörelser per natt eller
- maximalbullernivåer 80 dBA eller däröver minst 250 dag- eller kvällsperioder och minst 15 rörelser/period (dag plus kväll).
Bullerskyddande åtgärder ska vidtas allt eftersom flygtrafiken ökar. Målet för de bullerbegränsande åtgärderna är att flygbullernivån inomhus inte överstiger 30 dBA samt att den maximala ljudnivån som L_{Amax} inomhus i lokaler som används nattetid inte överstiger 45 dBA och i lokaler som använts dagtid inte överstiger 55 dBA.

Dimensionerande för bullerskyddsåtgärderna ska vara de vid varje årlig avstämning mest bullrande flygplanstyperna, undantag får göras för sådana flygplanstyper som endast förekommer vid enstaka tillfällen. Vid bestämmande av vilka byggnader som ska bli föremål för åtgärder ska teoretiska beräkningar av flygbuller göras med den beräkningsmodell för flygbuller som fastställts senast av Försvarmakten och Luftfartsverket eller Luftfartsstyrelsen i samråd med Naturvårdsverket, eller enligt en provisorisk metod som fastställts av tillsynsmyndigheten. Bullerskyddsåtgärder ska vidtas endast om kostnaderna är rimliga med hänsyn till bostadens standard och värde och med hänsyn till den samhällsnytta och effekt som uppnås.

Bullerskyddsåtgärderna ska utformas och företas i samråd med fastighetsägarna. Åtgärderna ska vara vidtagna senast inom ett år från det att

denna dom vunnit laga kraft för då berörda byggnader och därefter inom ett år efter det att en byggnad berörs.

Vid meningsskiljaktighet mellan SSF och fastighetsägaren om åtgärdernas utformning och dimensionering ska SSF hänskjuta frågan till tillsynsmyndigheten för beslut om vilka åtgärder som bedöms rimliga att kräva. Tillsynsmyndigheten kan också i sådana fall medge anstånd från tidskravet för genomförandet av åtgärder.
(MD 2007-01-31)

Villkor 16

Motorprovning får endast genomföras efter tillstånd från flygplatsen genom trafikledningen och på anvisad plats. Små flygplan (motsvarande SAAB 340 och mindre) ska genomföra motorprovningen på motorprovningsplatsen. Större flygplan ska i första hand genomföra motorprovning på rullbanan, vid bankorset.

Annan plats får anvisas med hänsyn till trafikläget på flygplatsen. Alla motorprovningar ska journalföras och rapporteras årligen till tillsynsmyndigheten.
(MD 2007-01-31)

Villkor 17

Vid flygplatsen ska det finnas en av SSF utsedd kontaktperson med uppgift att stå till tjänst för tillsynsmyndigheten och allmänheten vid förfrågningar m.m. om störningar från flygplatsverksamheten.
(MD 2007-01-31)

Villkor 18

För samråd i kontrollfråga och frågor rörande flygverksamheten ska finnas ett av bolaget sammankallat samarbetsorgan i vilket ska ingå representanter för bolaget och tillsynsmyndigheten. Samarbetsorganet ska sammanträda minst två gånger per år. Till samarbetsorganet kan även knytas representanter för Luftfartsstyrelsen, kommuner, representanter för flygoperatörer, närboende och andra som representanterna anser bör delta i arbetet.
(MD 2007-01-31)

Villkor 19

Ett aktuellt kontrollprogram ska finnas för verksamheten och följas. Programmet ska bland annat ange hur utsläppen ska kontrolleras med avseende på mätmetod, mätfrekvens och utvärderingsmetod. Förslag till innehåll i nytt kontrollprogram ska lämnas till tillsynsmyndigheten senast tre månader efter att denna dom vunnit laga kraft och slutligt förslag till

kontrollprogram ska lämnas till tillsynsmyndigheten senast tre månader efter det att dagvattenundersökningen avrapporterats, dock senast den 31 december 2008.

(MD 2007-01-31)

2009-11-27 meddelade Mark- och miljödomstolen en deldom innehållande 7 nya villkor:

Villkor 1

Dagvattenledningarna inom Skavsta flygplats ska läggas om så att avrinningen från samtliga ytor där avisning av flygplan sker leds till Damm Öst. Omläggningen ska vara genomförd den 31 december 2010.

(MD 09-11-27)

Villkor 2

Avisning av flygplan får endast ske på ytor som utformats på ett sätt som säkerställer att glykol som hamnar på marken under avisningsprocessen inte avrinner till dagvattenssystemet. Avisning av flygplan på annan plats är endast tillåten om det är nödvändigt av säkerhetsskäl och sådan avisning ska redovisas till tillsynsmyndigheten. Erforderlig ombyggnad av befintliga avisningsplatser ska vara genomförd den 31 december 2010.

(MD 2009-11-27)

Villkor 3

Redovisade flygvägar ska publiceras inom ett år efter det att flygvägarna har godkänts av Transportstyrelsen.

(MD 2009-11-27)

Villkor 4

För lätt IFR-trafik (luftfartyg med MTOW < 7 ton) gäller följande:

Startande

Tillåts efter start svänga på kurs direkt mot destinationen via lämpligaste navigationshjälpmedel.

Landande

Någon av följande procedurer ska följas

- STAR där sådan finns
- Visuellt inflygning varvid flygning över de i bilagan angivna bullerrestriktionsområdena inte får ske
- Radarledning inom angivna sektorer
- Publicerade befintliga fulla procedurer

(MD 2009-11-27)

Villkor 5

Skolflygning enligt IFR och VFR, med upprepade studs och gå, få endast ske mellan klockan:

- 06:00-21:00 måndag-fredag
- 07:00-21:00 lördag
- 09:00-16:00 sön- och helgdag

(MD 2009-11-27)

Villkor 6

Avvikelse från den i denna dom fastställda trafikavvecklingsmetodik får ske i följande situationer:

- Då flygsäkerheten så kräver
- Väderleksförhållanden
- Väntningsförfaranden i samband med dimsituationer, halkbekämpning på bansystemet mm
- Navigeringshjälpmedel på vilket ordinarie flygvägar är baserade är ur funktion eller otillförlitligt. Strävan ska dock vara att efterlikna ordinarie flygvägar vid utarbetande av färdtillstånd.
- Flygtrafikledningsinsatser för erhållande av separation:
 - När radardata saknas och trafiken måste avvecklas procedurmässigt (stora avvikelser)
 - När så kallade trafikväxlar gör att radarekon kommer att ligga så nära varandra att SSR-funktion tillfälligt äventyras (smärre avvikelser; kursjustering).
 - När så kallade blockfärdtillstånd till övriga luftrumsintressenter starkt begränsar tillgängligt utrymme i någon sektor av terminalområdet.

(MD 2009-11-27)

Villkor 7

Flygvägsuppföljning med redovisning av tunga IFR flygningar ska göras till tillsynsmyndigheten fyra gånger per kalenderår. Om mer än 5 % av flygningarna med tung IFR trafik under redovisningsperioden har överflugit tätort eller bullerrestriktionsområden ska förslag till åtgärd för att minska antalet överflygningar redovisas till tillsynsmyndigheten inom tre månader från redovisat utfall.

(MD 2009-11-27)

35.3 Uppskjutna frågor, utredningar och provisoriska villkor

2009-11-27 skjuter Miljödomstolen på nytt upp avgörandet av vilka slutliga villkor som skall gälla för:

- Förkortade flygvägar för tung IFR-trafik vid landning.
- Utsläpp till vatten

Bolaget ska under prövotiden fram till 2011-12-31 genomföra följande utredningar

- A. Flygvägsuppföljning
- B. När tung IFR- trafik ska lämna SID
- C. Justering av inflygning bana 26
- D. Förkortade flygvägar för tung IFR trafik – landning.
- E. Recipientförhållanden/utsläpp kemikalier

Följande provisoriska villkor ska gälla tills annat bestäms:

P3

Utsläpp av TOC från de fyra delavrinningsområdena vid Skavsta flygplats får under en avisningssäsong, den 15 oktober till den 15 maj, uppgå till totalt 30 ton. Kontroll av utsläpp av TOC ska ske i fyra utsläppspunkter, en för varje delavrinningsområde, och inledas under 2011.

2014-09-02 meddelade Mark- och miljödomstolen en deldom med följande domslut:

Mark- och miljödomstolen

- avslutar prövotidsförfarandet i miljödomstolens deldom den 27 november 2009
- avseende slutliga villkor för fastställande av flygvägskorridorer, avvikelser från SID och justering av inflygning till bana 26, samt
- upphäver de provisoriska föreskrifterna P1 och P2 som meddelades i miljödomstolens deldom den 27 november 2009,
- skjuter på nytt upp frågan om införande av förkortade flygvägar för tung IFR-trafik vid landning och beslutar om utredningsvillkor och provisorisk föreskrift enligt vad som anges nedan under rubriken *Uppskjutna frågor m.m.*,
- meddelar de slutliga villkor enligt vad som anges nedan under rubriken *Slutliga villkor*, samt
- avvisar yrkanden från Miljöpartiet de Gröna Nyköping samt privatperson.

2018-06-29 meddelade Mark- och miljödomstolen att:

- avslutar prövotidsförfarandet i mark- och miljödomstolens deldom den 2 september 2014 om slutliga villkor för förkortade flygvägar för tung IFR-trafik vid landning
- upphäver den provisoriska föreskriften P1 i nyssnämnda dom
- meddelar slutliga villkor enligt vad som anges nedan under rubriken ”slutliga villkor”

Slutgiltiga villkor

Villkor 3 – förkortade flygvägar

Bredden på flygvägskorridorerna till de förkortade flygvägarna inom Bolagets tillståndsgivna område fastställs i enlighet med kartor med beteckningen ”RNP AR STAR” samt ”RNAV STAR”, se domsbilaga E-F.

Villkor 4 – IFR-trafik

Från det att flygvägarna i detta villkorsavsnitt är publicerade gäller följande:

1. Inflygningar med tung IFR-trafik enligt förkortad RNAV STAR och RNP AR STAR får ske dagtid mellan kl. 07.00-18.00.
2. Andelen inflygningar med tung IFR-trafik på förkortade RNAV STAR och RNP AR STAR får uppgå till 10 procent av de totala inflygningarna på årsbasis, dock maximalt 15 procent under en månad.
3. Om mer än 15 procent av inflygningarna med tung IFR-trafik under en månad, eller mer än 10 procent av de totala inflygningarna under en löpande tolv månadersperiod har följt förkortade RNAV STAR och RNP AR STAR ska bolaget vidta åtgärder inom sex månader för att minska antalet avvikelser.

Under en övergångstid fram till dess att de ovannämnda flygvägarna är publicerade gäller att visuella inflygningar med tung IFR-trafik får ske dagtid mellan kl. 07.00-18.00. Andelen visuella inflygningar med tung IFR-trafik får uppgå till 10 procent av de totala inflygningarna på årsbasis, dock maximalt 15 procent under en månad.

Visuella inflygningar med tung IFR-trafik får inte ske över bullerrestriktionsområden enligt karta med beteckningen ”Bilaga 2”, domsbilaga 5, till 2014 års deldom. Visuella inflygningar med tung IFR-trafik ska ske på en minimihöjd av 2 000 FT när rak inflygning i banans förlängning påbörjas.

Kustbevakningsflyg, statsflyg, polisflyg och sjukvårdsflyg ska inte beaktas vid andelsberäkningen enligt villkorets inledande tre punkter och omfattas inte av angivna flygvägar och flygvägskorridorer, om en avvikelse bedöms erforderlig till följd av myndigheternas verksamhetsutövning. Sagda

flygkategorier omfattas inte av villkorets båda närmast föregående stycken om visuella inflygningar.

Mål M 1165-17

Mark- och miljödomstolen

– upphäver villkorspunkterna ”villkor 1- flygvägskorridorer” och ”villkor 2 avvikelser från SID” i mark- och miljödomstolens deldom den 2 september 2014

– meddelar de slutliga villkor enligt vad som anges nedan under rubriken ”slutliga villkor”

Slutgiltiga villkor

Villkor 1 - flygvägskorridorer

Bredden på flygvägskorridorerna inom Bolagets tillståndsgivna område fastställs i enlighet med kartor med beteckningen ”SID 08, SID 26, STAR 08 respektive ”STAR 26”, se domsbilaga A-D.

Minst 90 procent av flygningarna med tung IFR-trafik ska följa fastställda flygvägar och flygvägskorridorer. Flygvägsuppföljning med redovisning av tunga IFR flygningar ska göras till tillsynsmyndigheten fyra gånger per kalenderår. Om mer än 10 procent av flygningarna med tung IFR-trafik under redovisningsperioden har avvikit från flygvägskorridorerna ska förslag till åtgärd för att minska antalet avvikelser redovisas till tillsynsmyndigheten inom tre månader från redovisat utfall.

Kustbevakningsflyg, statsflyg, polisflyg och sjukvårdsflyg ska inte beaktas vid andelsberäkningen och omfattas inte av angivna flygvägar och flygvägskorridorer, om en avvikelse bedöms erforderlig till följd av myndigheternas verksamhetsutövning.

Bredden på flygvägskorridorerna inom bolagets tillståndsgivna område fastställs i enlighet med kartor med beteckningen ”SID 08, SID 26, STAR 08 respektive STAR 26, se domsbilaga 1-4.

Minst 90 procent av flygningarna med tung IFR-trafik ska följa fastställda flygvägar och flygvägskorridorer. Flygvägsuppföljning med redovisning av tunga IFR flygningar ska göras till tillsynsmyndigheten fyra gånger per kalenderår. Om mer än 10 procent av flygningarna med tung IFR-trafik under redovisningsperioden har avvikit från flygvägskorridorerna ska förslag till åtgärd för att minska antalet avvikelser redovisas till tillsynsmyndigheten inom tre månader från redovisat utfall.

Kustbevakningsflyg, statsflyg, polisflyg och sjukvårdsflyg ska inte beaktas vid andelsberäkningen och omfattas inte av angivna flygvägar och

flygvägskorridorer, om en avvikelse bedöms erforderlig till följd av myndigheternas verksamhetsutövning.

Villkor 2 – avvikelse från SID

Tung avgående IFR-trafik får avvika från SID när minst 6 000 FT höjd dag- och kvällstid (06.00-22.00) samt minst 9 500 FT höjd nattetid (22.00–06.00) har uppnåtts.

Om antalet starter med Boeing 747 - eller motsvarande flygplanstyp - uppgår till mer än 100 under ett kalenderår ska det publiceras att flygplan i denna storlek får avvika från SID på minst 9 500 FT höjd dag-, kvälls- eller nattetid.

Kustbevakningsflyg, statsflyg, polisflyg och sjukvårdsflyg omfattas inte av ovan angivna höjd där tung IFR-trafik får avvika från SID, om en annan avvikelse bedöms erforderlig till följd av myndigheternas verksamhetsutövning.

36 Stockholm Västerås flygplats

36.1 Beslut

Datum	Beslutsmyndighet	Beslutet avser
1997-03-21	Koncessionsnämnden nr 33/97	Tillstånd enligt miljöskyddslagen till verksamheten vid Västerås flygplats.
2001-03-16	Stockholms tingsrätt, Miljödomstolen nr M 82-99	Beslut som avslutar provotidsförfarandet samt föreskrivande av ytterligare villkor för verksamheten.
2002-01-30	Länsstyrelsen i Västmanlands län	Klagomål angående varvning av motorer.
2002-06-25	Länsstyrelsen i Västmanlands län	Reglering av bullerstörningar från VFR-flyg.
2002-10-18	Länsstyrelsen i Västmanlands län	Tolkning av miljötillstånd avseende VFR-flyg.
2003-01-31	Länsstyrelsen i Västmanlands län	Förslag till bullerdämpande åtgärder på 4 bostadshus i området runt Västerås.
2004-09-27	Miljödomstolen M 170-03	Ändring av villkor 7 i MD dom 2001-03-16.
2008-06-27	Nacka tingsrätt, Miljödomstolen M2913-07	Tillstånd för ändring av verksamheten vid flygplatsen.
2019-12-18	Nacka Tingsrätt, Mark- och miljödomstolen, Mål M-3969-17	Tillstånd till verksamheten vid Stockholm-Västerås Flygplats.

36.2 Gällande beslutstext och miljövillkor

Mark- och miljödomstolen lämnar Nya Västerås Flygplats AB tillstånd enligt 9 kap. miljöbalken att vid Stockholm-Västerås Flygplats bedriva flygplatsverksamhet i en omfattning av högst 70 500 flygrörelser per år, varav högst 45 500 flygrörelser i trafikvarv, samt att, vid behov, göra de nybyggnationer samt om- och tillbyggnader som anses nödvändiga för denna verksamhet.

Villkor

För den tillståndsgivna verksamheten ska följande villkor gälla.

Allmänt villkor

1. Om inte annat följer av övriga villkor ska verksamheten bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad Nya Västerås Flygplats AB angivit i denna tillståndsansökan jämte bilagor samt vad bolaget i övrigt har uppgett eller åtagit sig i målet.

Bananvändning

2. Vid start på bana 01 ska, så snart flygsäkerheten tillåter, luftfartyg med en startvikt överstigande 5,7 ton fortsätta rak utflygning till 3 000 fot (900 meter) MSL innan vänstersväng får påbörjas.

3. Skolflyg och allmänflyg med upprepade start- och landningsövningar får endast ske följande tider:

Den 15 juni - den 15 augusti: helgfri måndag - fredag kl. 09.00-18.00.

Den 16 augusti - den 14 juni: helgfri måndag - fredag kl. 07.00-20.00, lördag, kl. 09.00-17.00.

Skolflyg och allmänflyg med upprepade start- och landningsövningar får inte utföras under långfredagen, påskafton, påskdagen, Kristi himmelfärdsdag, pingstafton, pingstdagen, nationaldagen, midsommarafton, midsommardagen, alla helgons dag, julafton och juldagen.

Nya Västerås Flygplats AB ska tillse att det i Aeronautical Information Publication (AIP) ska vara publicerat:

- att upprepade start- och landningsövningar för *lätt* skolflyg ska ske på en lägsta höjd på 1 000 fot (300 meter) MSL, utom i samband med start och landning,
- att upprepade start- och landningsövningar för *tungt* skolflyg ska ske på en lägsta höjd på 2 000 fot (600 meter) MSL, utom i samband med start och landning.
- att upprepade start- och landningsövningar för *lätt* skolflyg (med undantag för övning med helikopter) ska genomföras i det östra trafikvarvet vid varje tillfälle flygsäkerheten så tillåter.

Nya Västerås Flygplats AB ska tillse att trafikvarv med luftfartyg av turbulenskategori M och H, dvs. tungt skolflyg, förläggs öster om samhället Irsta så länge flygsäkerheten inte föranleder något annat.

Nya Västerås Flygplats AB ska tillse att överflygning över Hässlö vattenverk och dess infiltrationsbassänger undviks i samband med start och landning med helikopter från platta 6.

Bullerskyddsåtgärder

4. Nya Västerås Flygplats AB ska genomföra bullerskyddsåtgärder i bostadsbyggnader (både permanent- och fritidsbostäder) och vård- och undervisningslokaler som utomhus exponeras för

- FBN 55 dB(A) eller däröver,
- maximal ljudnivå 70 dBA eller däröver, mer än 16 gånger dag och kväll kl. 06-22.

Målet för de bullerbegränsande åtgärderna ska vara att FBN 30 dB(A) inte överskrids inomhus och att den maximala ljudnivån inomhus inte överskrider 45 dBA dag och kväll kl. 06-22.

Dimensionerande för bullerskyddsåtgärderna ska vara de mest bullrande flygplanstyperna som förekommer, dock inte sådana flygplanstyper som endast förekommer vid enstaka tillfällen.

Bullerskyddsåtgärderna ska utformas och företas i samråd med fastighetsägarna.

Vid bedömning av vilka åtgärder som ska vidtas ska även hänsyn tas till att kostnaderna är rimliga med hänsyn till bostadens standard och värde. Vid denna rimlighetsbedömning ska även beaktas tidigare vidtagna åtgärder.

Åtgärderna ska vara vidtagna senast inom ett år från det att denna dom har vunnit laga kraft för de då berörda byggnaderna och för andra byggnader inom ett år efter det att byggnaden berörs.

Vid meningsskiljaktighet mellan Nya Västerås Flygplats AB och fastighetsägaren om åtgärdernas utformning och dimensionering, ska bolaget hänskjuta frågan till tillsynsmyndigheten för beslut om vilka åtgärder som bedöms rimliga att kräva.

Tillsynsmyndigheten kan också i varje enskilt fall medge anstånd från tidskravet för genomförande av åtgärder.

Nya Västerås Flygplats AB ska, senast ett år efter det att denna dom vunnit laga kraft och därefter årligen, ge in ett förslag till plan för bullerskyddsåtgärder till tillsynsmyndigheten.

Avisning

5. Avisning av flygplan med glykol får endast ske inom ett av bolaget anvisat område, en avisningsplatta, som gör det möjligt att samla upp den glykol som rinner av flygplanen för omhändertagande. Bolaget ska inom ramen för egenkontrollen

redovisa den mängd glykol som använts vid avisning, den mängd som samlats upp och hur den uppsamlade mängden omhändertagits.

Halkbekämpning

6. Halkbekämpning av rullbanor, taxibanor och ramper ska i första hand ske mekaniskt och/eller med sand. Vid användning av halkbekämpningsmedel ska sådana som är baserade på formiat eller kemikalier med jämförbara eller bättre egenskaper utifrån miljösynpunkt användas. Bolaget ska innan ett nytt halkbekämpningsmedel används informera tillsynsmyndigheten.

Bolaget ska inom ramen för egenkontrollen redovisa den mängd och typ av halkbekämpningsmedel som använts.

Kemikalier och avfall

7. Kemiska produkter och farligt avfall ska lagras och hanteras så att spill och läckage inte förorenar omgivningen. Flytande kemiska produkter och flytande farligt avfall ska förvaras inom invallning som rymmer minst den största behållarens volym samt 10 procent av övriga behållares volym. Dubbelmantlade tankar behöver inte vara invallade men ska vara försedda med larm för läckage samt skyddas mot påkörning.

Informationsorgan

8. För informationsutbyte i frågor rörande flygverksamheten ska finnas ett informationsorgan i vilket ska ingå representanter för Nya Västerås Flygplats AB, Västerås Flygfastigheter AB, flygtrafiktjänsten, Länsstyrelsen i Västmanlands län och Miljö- och konsumentnämnden i Västerås stad. På förslag från de nyssnämnda får tillsynsmyndigheten och bolaget i samråd besluta att även andra kan adjungeras till informationsorganet. Tillsynsmyndigheten och bolaget bestämmer närmare i samråd hur arbetet i informationsorganet ska bedrivas.

Kontrollprogram

9. För verksamheten ska finnas ett kontrollprogram vars närmare utformning ska bestämmas i samråd med tillsynsmyndigheten. Kontrollprogrammet ska bl.a. ange hur verksamheten ska kontrolleras med avseende på mätmetod, mätfrekvens och utvärderingsmetod. Nya Västerås Flygplats AB ska senast sex månader efter det att denna dom vunnit laga kraft ge in förslag på kontrollprogram till tillsynsmyndigheten.

Uppskjuten fråga om dagvatten

Mark- och miljödomstolen uppskjuter med stöd av 22 kap. 27 § första stycket miljöbalken frågan om slutliga villkor om utsläpp av dagvatten.

Nya Västerås Flygplats AB ska under en provotid utreda frågan om utsläpp av dagvatten till berörda recipienter bl.a. Limstabäcken och Mälaren-Västeråsfjärden.

Bolaget ska utreda vilka föroreningar och halter dagvattnet kan innehålla både vid nuvarande utsläppsförhållanden och förväntade effekter vid de utsläppsnivåer som kan uppnås vid tillståndsgiven verksamhet genom tillämpning av bästa möjliga teknik för rening av dagvatten. Utredningen ska omfatta system för uppsamling och avledning av dagvattnet samt lämpliga åtgärder för rening av dagvattnet. Kostnader och tidplan för genomförande av lämpliga åtgärder ska redovisas. Utredningen ska göras i samråd med tillsynsmyndigheten, som får ange krav på exempelvis provpunkter och parametrar.

Bolaget ska bl.a. redovisa följande uppgifter för nuvarande förhållanden och vid tillståndsgiven verksamhet, genom provtagningar och annat underlag.

- Dagvattenflöden från verksamheten, inklusive årstidsvariationer, fördelat på bl.a. recipienterna Limstabäcken och Mälaren-Västeråsfjärden.

Bedömning av behovet och omfattningen av recipientuppföljning i biflöden till dessa recipienter får ske i samråd med tillsynsmyndigheten.

- Verksamhetens andel av flödet i recipienterna, inklusive årstidsvariationer.

- Föroreningshalter och mängder av bl.a. suspenderade ämnen, fosfor och kväve, metaller, syreförbrukande ämnen (BOD₇ och COD_{Cr}) och pH från flygplatsen i förhållande till övrig belastning. För vägledning om ytterligare relevanta ämnen hänvisas till Västerås stads riktlinjer för dagvattenutsläpp och Havs- och vattenmyndighetens föreskrift HVMFS 2013:19 gällande särskilt förorenande ämnen och ämnen för fastställande av kemisk status. Provtagningen ska genomföras under tre vintersäsonger för att täcka in variationer i temperatur, nederbörd samt användningen av glykol och formiat.

- Påverkan på recipienterna, inklusive kvaliteten på vattenmiljön med avseende på relevanta miljökvalitetsnormer på kvalitetsfaktornivå.

- Lämpliga åtgärder såsom nytt system för uppsamling och avledning av dagvatten, inklusive smältvatten från glykolförorenad snö, reningsanläggning för dagvatten och anläggande av våtmark inklusive förslag till utformning, placering, kapacitet och reningsgrad av sådana åtgärder.

- Hantering och omhändertagande av släckvatten vid en eventuell olycka ska även redovisas.

Utredningen med förslag till åtgärder och slutliga villkor ska redovisas till mark- och miljödomstolen senast sex månader efter utgången av den tredje vintersäsongen eller senast den 1 oktober 2023.

Igångsättnings tid

Den miljöfarliga verksamheten ska ha satts igång ingång senast ett år från det att denna dom vunnit laga kraft.

Verkställighetsförordnande

Yrkandet om verkställighetsförordnande avslås.

Miljökonsekvensbeskrivning

Mark- och miljödomstolen godkänner miljökonsekvensbeskrivningen.

37 Storumans flygplats

37.1 Beslut

Datum	Beslutsmyndighet	Beslutet avser
2000-03-01	Umeå Tingsrätt, Miljödomstolen nr M546-99	Tillstånd enligt miljöskyddslagen till fortsatt verksamhet vid Storumans flygplats.
2001-10-26	Umeå Tingsrätt, Miljödomstolen nr M 97-01	Ändring av villkor 5.

37.2 Gällande beslutstext och miljövillkor

Villkoren är hämtade från beslut 2000-03-01, med eventuella ändringar införda.

Miljödomstolen lämnar Storumans Flygplats Aktiebolag tillstånd enligt miljöskyddslagen till fortsatt verksamhet vid Storumans flygplats. Tillståndet omfattar högst 8 050 rörelser per år varav högst 4 100 rörelser per år med civila flygplan i linjefart och charter och högst 2 950 rörelser per år med militära flygplan. Tillståndet innefattar inte flygtrafik efter den 1 april år 2002 med civila jetflygplan som inte uppfyller bullernormerna i ICAO Annex 16, volym I, kapitel 3.

För tillståndet gäller följande villkor:

Villkor 1

Om inte annat följer av denna dom skall verksamheten – inbegripet åtgärder för att minska vatten- och luftföroreningar och andra störningar i omgivningen – bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad Storumans Flygplats AB har uppgett eller åtagit sig i målet. Mindre ändring får dock vidtas efter medgivande av tillsynsmyndigheten under förutsättning att ändringen inte bedöms komma att medföra ökade störningar i omgivningen.

(MD 2000-03-01)

Villkor 2

Storumans Flygplats AB skall senast tre år efter det att denna dom vunnit laga kraft genomföra bullerbegränsande åtgärder i bostadsbyggnader i flygplatsens omgivning enligt följande:

- Byggnader som kontinuerligt exponeras för flygbullernivå utomhus från civil trafik som överstiger FBN 60 dB(A) skall åtgärdas så att

flygbullernivån inomhus från civil trafik inte överstiger FBN 30 dB(A).

- Byggnader som regelbundet minst tre gånger per natt mellan 22-07 exponeras för maximalbullernivåer utomhus från civil trafik som överstiger 80 dB(A) skall åtgärdas så att maximalbullernivån inomhus från civil trafik inte överstiger 45 dB(A).
- Byggnader som regelbundet i medeltal minst tre gånger per dygn exponeras för maximalbullernivåer utomhus från civil trafik som överstiger 90 dB(A) skall åtgärdas så att flygbullernivån FBN inomhus från civil trafik inte överstiger 30 dB(A).

Vid bestämmande av vilka byggnader som skall åtgärdas skall användas den teoretiska modell för flygbullerberäkning som Försvarsmakten och Luftfartsverket på uppdrag av regeringen fastställt den 26 februari 1998.

I de fall parterna inte kommer överens överlåter miljödomstolen enligt 20 § miljöskyddslagen åt tillsynsmyndigheten att bestämma vilka bostäder som skall bullerisolas samt hur detta skall ske. Kostnaden för erforderliga åtgärder skall vara rimlig med hänsyn till byggnadens standard och värde.
(MD 2000-03-01)

Villkor 3

Storumans Flygplats AB skall senast den 1 september 2001 ha vidtagit sådana åtgärder att spill av glykolvätska på stationsplattan – beräknat som riktvärde för hel vintersäsong – till minst 80 procent uppsamlas och omhändertas på ett sätt som godkänns av tillsynsmyndigheten.
(MD 2000-03-01)

Villkor 4

För avisning av flygplatsens markytor får användas högst 18 ton urea per år räknat som medelvärde under en femårsperiod.
(MD 2000-03-01)

Villkor 5

Brandövning på Storumans flygplats får endast förekomma på en brandövningsplats som är hårdgjord och utrustad med oljeavskiljare.
(MD 2001-10-26)

Villkor 6

Förslag till reviderat kontrollprogram skall ges in till tillsynsmyndigheten inom sex månader från det att dom i målet vunnit laga kraft.

Miljödomstolen överlåter med stöd av 20 § miljöskyddslagen åt tillsynsmyndigheten att föreskriva de villkor som kan erfordras

- för uppsamling samt omhändertagande och/eller rening av förorenat vatten från brandövningar,
 - för skyddsåtgärder vid äldre avfallstipp inom flygplatsen och
 - För hantering och förvaring av flygbränsle och andra kemikalier.
- (MD 2000-03-01)

38 Sundsvall Timrå Airport

38.1 Beslut

Datum	Beslutsmyndighet	Beslutet avser
1992-12-17	Koncessionsnämnden nr 198/92	Tillstånd till fortsatt verksamhet vid Sundsvall-Härnösand flygplats. Beslutet överklagades av Statens Naturvårdsverk.
1996-12-05	Regeringen nr M93/283/8	Överklagande i fråga om tillstånd enligt miljöskyddslagen till verksamheten vid Sundsvall-Härnösand flygplats.
1998-10-23	Koncessionsnämnden nr 148/98	Beslut som avslutar prövotidsförfarandet i beslut 1996-12-05 om bullerbegränsande åtgärder.
2010-12-15	Miljödomstolen M265-10	Ändring av villkor 9, gäller from 2011.
2023-02-07	Östersunds tingsrätt, Mål M 2302-20	Ansökan om nytt tillstånd enligt miljöbalken till verksamheten vid Sundsvall-Timrå Airport, Timrå kommun.

38.2 Gällande beslutstext och villkor

Beslut och villkor nedan är hämtade från domen från 2023-02-07.

Mark- och miljödomstolen lämnar Midlanda Flygplats AB tillstånd enligt 9 kap. miljöbalken att vid Sundsvall-Timrå Airport bedriva flygplatsverksamhet i en omfattning av högst 22 000 flygrörelser per år, varav 18 280 rörelser i tung trafik (luftfartyg med en startvikt överstigande 7 ton) med tillhörande anläggningar samt att, vid behov, göra de nybyggnationer samt om- och tillbyggnader som anses nödvändiga för denna verksamhet.

För den tillståndsgivna verksamheten ska följande villkor gälla:

Allmänt villkor

1. Om inte något annat följer av övriga villkor ska anläggningarna utformas och verksamheten bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad Midlanda Flygplats AB har angivit i tillståndsansökan jämte bilagor samt vad bolaget i övrigt har uppgett eller åtagit sig i målet.

Flygvägar och bananvändning

2. När flygsäkerhet, trafiksituation och väderförhållanden så medger ska landningar som ankommer söderifrån ske på bana 34 och starter mot destinationer söderut ske på bana 16.

Bullerskyddsåtgärder

3. Midlanda Flygplats AB ska vidta bullerskyddsåtgärder i bostadsbyggnader (permanent- och fritidsbostäder) som utomhus exponeras för

- FBN 55 dBA eller däröver eller
- maximala ljudnivåer 70 dBA eller däröver nattetid (kl. 22 – 06), minst 150 nätter per kalenderår med minst en flygrörelse per natt.

Målet för de bullerbegränsande åtgärderna i bostadsbyggnader ska vara att flygbullernivån FBN inomhus inte överstiger 30 dBA och att den maximala ljudnivån inomhus nattetid inte överstiger 45 dBA.

Midlanda Flygplats AB ska även vidta bullerskyddsåtgärder i vård- och undervisningslokaler som exponeras för

- FBN 55 dBA eller däröver,
- maximala ljudnivåer 70 dBA eller däröver, 1 gång eller oftare per årsmedeldygn.

Målet för de bullerbegränsade åtgärderna i vård- och undervisningslokaler ska vara att flygbullernivån FBN inomhus inte överskrider 30 dBA och att den maximala ljudnivån inomhus inte överskrider 45 dBA. Åtgärder behöver inte vidtas på vård- och undervisningslokaler som utsätts för den angivna maximalljudnivån på natten om de inte används för ändamålet nattetid annat än undantagsvis.

För samtliga byggnader gäller följande.

Dimensionerande för bullerskyddsåtgärderna ska vara de vid varje tidpunkt mest bullrande flygplanstyperna, dock inte sådana flygplanstyper som endast förekommer vid enstaka tillfällen.

Vid bedömning av vilka åtgärder som ska vidtas ska även hänsyn tas till att kostnaderna är rimliga med hänsyn till bostadens standard.

Bullerskyddsåtgärderna ska utformas och företas i samråd med fastighetsägarna. Vid meningsskiljaktighet mellan bolaget och fastighetsägaren om åtgärdernas utformning och dimensionering ska bolaget hänskjuta frågan till tillsynsmyndigheten för beslut om vilka åtgärder som bedöms rimliga att kräva.

Åtgärderna ska vara vidtagna inom två år från det att tillståndet tagits i anspråk för de då berörda byggnaderna och därefter inom ett år från det att en annan byggnad exponeras för ljudnivåer som överstiger ovan angivna begränsningsvärden. Tillsynsmyndigheten får ge bolaget anstånd från angiven tidsram för genomförandet av åtgärder om särskilda skäl föreligger i det enskilda fallet.

Bolaget ska senast ett år efter det att tillståndet tagits i anspråk, eller senast ett år efter det att omständighet tillkommit som medför ytterligare behov av bullerskyddsåtgärder, och därefter årligen intill dess att isoleringsarbetet är klart ge in ett förslag till plan för bullerskyddsåtgärder till tillsynsmyndigheten.

Avisning

4. Avisning av flygplan ska ske på ett sådant sätt att spridning av avisningsvätska till mark, yt- och grundvatten samt dagvattenssystemet minimeras. Midlanda Flygplats AB ska se till att så mycket som möjligt av avisningsvätskan, som rinner av flygplanen vid avisning, samlas upp. Uppsamlingen ska ske så snart som möjligt efter att planet lämnat plattan. Midlanda Flygplats AB ska inom ramen för egenkontrollen redovisa den mängd avisningsvätska som har använts för avisning, hur mycket av mängden på marken som har samlats upp och hur den från marken uppsamlade mängden har omhändertagits.

Halkbekämpning

5. Halkbekämpning av flygplatsens markytor ska i första hand ske mekaniskt och vid behov kompletterat med sand. 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.

Brandövningar

6. För den befintliga brandövningsplatsen ska följande villkor gälla:
- a. Brandövningsverksamheten ska bedrivas på ett sådant sätt att störande rök inte uppträder vid närliggande fastigheter där andra än flygplatsens personal normalt uppehåller sig.
 - b. Befintlig slyskog ska bibehållas som insynsskydd mot brandövningsverksamheten.
 - c. Brandövningar får inte äga rum när vindriktningen medför rök vid närliggande byggnader och bör inte inledas när det är stor risk att vädersituationen blir sådan.
 - d. Släckvatten från brandövningar innehållande oförbränt bränsle och släckningskemikalier får inte tillföras recipient utan särskild rening.

7. För den Framtida brandövningsplatsen respektive Demonstrationsanläggningen ska följande villkor gälla:
- a. Brandövningsverksamheten ska bedrivas på ett sådant sätt att störande rök inte uppträder vid närliggande fastigheter där andra än flygplatsens personal normalt uppehåller sig.
 - b. Släckmedelsrester ska samlas upp och transporteras till behörig mottagare när övning har skett med brandsläckningsskum eller andra släckmedel förutom vatten vid Demonstrationsanläggningen.
 - c. Brandövningsvatten ska samlas upp genom avledning från brandövningsplatsen och ledas till dagvattenssystemet när övning har skett på den Framtida brandövningsplatsen.
 - d. Den framtida brandövningsplatsen ska tas i drift senast 18 månader efter att detta tillstånd tagits i anspråk.

Avloppsreningsverket

8. För avloppsreningsverket ska följande villkor gälla:
- a. Halten av totalfosfor i utgående behandlat avloppsvatten får som årsmedelvärde inte överstiga 0,5 mg/l.
 - b. Avloppsledningsnätet ska fortlöpande ses över och åtgärdas i syfte att dels så långt som möjligt begränsa tillflödet av regn-, grund- och dräneringsvatten till reningsanläggningen, dels förhindra utsläpp av obehandlat eller otillräckligt renat avloppsvatten.
 - c. Om olägenheter av lukt eller andra olägenheter för människors hälsa eller miljön uppkommer, ska erforderliga åtgärder skyndsamt vidtas så att olägenheterna upphör och tillsynsmyndigheten ska omgående informeras.

Kemikalier och avfall

9. Kemiska produkter och farligt avfall ska lagras och hanteras så att spill och läckage inte förorenar omgivningen. Tankar ovan jord för lagring av drivmedel, glykol, flytande farligt avfall och andra flytande kemiska produkter ska förvaras inom invallning som rymmer minst den största behållarens volym samt 10 procent av övriga – inom samma invallning – behållares volym. Dubbelmantlade tankar behöver inte vara invallade, men ska ha utrustning för läckagevarning i utrymmet mellan tankarna samt vara försedda med påkörningsskydd där risk för påkörning föreligger.

Utsläpp till luft

10. Vid eldning med fast biomassa från skog får utsläppet av stoft och kväveoxider (NOX), uttryckt som kvävedioxid (NO₂), för befintlig fastbränslepanna inte överstiga följande begränsningsvärden.

Stoft	110 mg/Nm ³ vid 6 % O ₂
Kväveoxider	300 mg/Nm ³ vid 6 % O ₂

Villkoret är – såvitt avser begränsningsvärdena – giltigt fram till dess att utsläppskraven i förordningen (2018:471) om medelstora förbränningsanläggningar börjar gälla för anläggningen. Om befintlig fastbränslepanna byts ut ska de begränsningsvärden som anges i förordningen tillämpas för den nya fastbränslepannan.

Mätning av stoft och kväveoxider ska ske minst en gång vart tredje år.

Midlanda Flygplats AB ska anmäla till tillsynsmyndigheten när byte av fastbränslepanna sker.

11. Vid eldning med flytande biobränsle får utsläppet av stoft, svaveldioxid och kväveoxider (NOX), uttryckt som kvävedioxid (NO₂), för oljepannor inte överstiga följande begränsningsvärden.

Kväveoxider	450 mg/Nm ³ vid 3 % O ₂
Stoft	50 mg/Nm ³ vid 3 % O ₂
Svaveldioxid	350 mg/Nm ³ vid 3 % O ₂

Villkoret är – såvitt avser begränsningsvärdena – giltigt fram till dess att utsläppskraven i förordningen (2018:471) om medelstora förbränningsanläggningar börjar gälla för pannorna.

Mätning av kväveoxider, stoft och svaveldioxid och kolmonoxid ska ske minst vart tredje år om drifttiden överstiger 500 timmar per år beräknat som ett rullande medelvärde under en femårsperiod.

Informationsorganisation

12. För informationsutbyte i frågor rörande verksamheten vid flygplatsen ska det finnas en fast informationsorganisation. I organisationen ska det ingå representanter för Midlanda Flygplats AB, Länsstyrelsen i Västernorrlands län samt Sundsvalls kommun och Timrå kommun. På förslag från någon av ovanstående får Midlanda Flygplats AB och tillsynsmyndigheten i samråd besluta att även andra kan adjungeras till informationsorganisationen. Midlanda Flygplats AB och tillsynsmyndigheten bestämmer närmare i samråd hur arbetet i informationsorganisationen ska bedrivas.

Återställning vid verksamhetens upphörande

13. Midlanda Flygplats ska utan dröjsmål till tillsynsmyndigheten anmäla eventuella planer på att helt eller delvis avsluta verksamhet eller förändra markanvändningen inom flygplatsen. Bolaget ska därefter i samråd med tillsynsmyndigheten undersöka om marken inom de områden som berörs av förändringen är förorenad.

Kontrollprogram

14. För verksamheten ska finnas ett kontrollprogram. Programmet ska bland annat ange hur verksamheten kontrolleras med avseende på mätmetod, mätfrekvens, utvärderingsmetod och redovisning. Förslag till kontrollprogram ska lämnas till tillsynsmyndigheten senast sex (6) månader efter det att tillståndet tagits i anspråk.

39 Sveg flygplats

39.1 Beslut

Datum	Beslutsmyndighet	Beslutet avser
2000-06-19	Miljödomstolen	Flygverksamhet med omfattningen 2 400 flygrörelser per år. Rullbanan får förlängas 350 meter till 1 700 meter.

39.2 Gällande beslutstext och miljövillkor

Ur Miljörapport 2010 kan utläsas att följande villkor är aktuella för flygplatsen:

- a) Om inte annat framgår av detta beslut skall verksamheten, inbegripet åtgärder för att minska störningar till omgivningen, bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad kommunen angett i ärendet.
- b) Vid start skall bana 09 prioriteras och vid landning bana 27. Detta gäller under förutsättning att inga flygoperativa skäl talar för annan bananvändning.
- c) Vid start på bana 27 får vänstersväng företas först när flygplanet kommit upp till en höjd av 2 500 fot (QNH).
- d) För halkbekämpning av rullbanan skall sand användas. Kemiska halkbekämpningsmedel får användas först efter godkännande av tillsynsmyndigheten.
- e) Förvaringsplatsen för drivmedel och farligt avfall skall utformas så att spill eller läckage inte kan nå avlopp och inte förorena mark eller yt- och grundvatten. De ytor där det finns risk för spill vid hantering av nämnda vätskor skall vara hårdgjorda med ej genomsläppligt material och utformade så spill och förorenat dagvatten kan samlas upp. Därtill skall absorptionsmedel finnas tillgängligt vid dessa platser.
- f) Avloppsledning avsedd för avledning av dagvatten till markinfiltration skall senast den 30 september 2001 vara försedd med inspektionsbrunn som möjliggör provtagning av vatten för infiltration.

g) Oljehaltigt avloppsvatten från verkstadsbyggnaden skall samlas upp i oljeavskiljare som inte skall vara fast ansluten till anläggningens avloppssystem.

Oljeavskiljarens innehåll skall bortforslas för behandling vid godkänd behandlingsanläggning eller – efter samråd med och beslut av tillsynsmyndigheten omhändertas på annat sätt.

h) Förslag till kontrollprogram för verksamheten skall lämnas till tillsynsmyndigheten inom tre månader från det att denna dom vunnit laga kraft.

i) Tillsynsmyndigheten bemyndigas enligt 22 kap. 25§ miljöbalken att fatta beslut om miljöskyddsåtgärder vid brandövningar, föreskrifter för reningsanläggningar dels dagvatteninfiltration, dels avloppsvatteninfiltration.

40 Sälen Trysil Airport

40.1 Beslut

Datum	Beslutsmyndighet	Beslutet avser
2013-02-11	Nacka Tingsrätt Mark- och miljödomstolen Nr M 2509-11	Ansökan om tillstånd till anläggning och drift av flygplatsverksamhet mm vid Mobergskölen, Rörbäcksnäs, Malung-Sälen kommun, Dalarnas län.

40.2 Gällande beslutstext och miljövillkor

Villkoren hämtade från beslut 2013-02-11 där inget annat nämns.

Mark- och miljödomstolen lämnar sökanden tillstånd enligt miljöbalken att anlägga och driva civil flygplats med instrumentbana om 2500 meter och därmed sammanhängande verksamhet vid Sälen Trysil Airport på fastigheten Malung-Sälen Lima besparing S:1 till en omfattning motsvarande högst 11 250 flygplansrörelser per år, varav högst 7 200 rörelser i linjetrafik eller charter, samt inom fastigheten Malung-Sälen Lima besparing S:1 i överensstämmelse med ansökan dels få kulvertera del av Bälstabäcken till en längd av ca 500 meter och del av Gräsbäcken till en längd av ca 350 meter, dels dock få utföra åtgärder för att avvattna mark genom att anlägga ca 3,5 kilometer nya diken och rensa befintliga diken till en längd av ca 2 kilometer.

För tillståndet gäller följande villkor:

Villkor 1

Om inte annat framgår av övriga villkor ska verksamheten bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad sökanden uppgivit i ansökningshandlingarna eller i övrigt åtagit sig i målet.

Villkor 2

Regelbunden flygtrafik vid flygplatsen ska huvudsakligen ske under dag och kvällstid kl. 06.00-22.00. Endast i undantagsfall får starter och landningar ske under nattetid kl. 22.00-06.00, dock att trafikering med ambulans- och räddningsflyg även får ske nattetid.

Villkor 3

Avisning av flygplan ska ske på speciellt iordningställda hårdgjorda ytor med separat uppsamlingssystem för dagvattnet. Direkt efter flygplanets avgång ska spilld vätska omhändertas med sugbil. Sökanden ska årligen till tillsynsmyndigheten rapportera den mängd som använts för avisning och den mängd som har samlats upp.

Villkor 4

Urea får - med undantag för vad nedan i domslutet förordnats vid punkten "D3" under rubriken "delegation" beträffande ambulans- och räddningsflyg – inte användas som halkbekämpningsmedel.

Villkor 5

Dagvatten ska ledas via sedimentationsdammar och luftningsdammar innan utsläpp i Blästabacken samt att dammarna ska kunna användas för hantering av släckvatten. Vid diknings- och rensningsåtgärderna får vatten passera via sedimentationsdammar, dock endast under förutsättning att medelvattenflödet vid arbetenas utförande överstiger ett beräknat lågvattenflöde om 10 liter per sekund.

Villkor 6

I bostäder belägna i flygplatsens omgivning, vilka i medeltal minst tre gånger per dygn under tiden den 1 december- den 30 april beräknas utsättas för maximalbullernivåer utomhus överstigande 75 dB(A), ska sökanden genomföra bullerbegränsande åtgärder. Målet för åtgärderna ska vara att uppnå en ljudnivå inomhus som inte överstiger 45 dB(A). Åtgärderna ska endast vidtas på bostadsbyggnader uppförda före år 2013.

Bullerberäkningar ska ske med tillämpning av den beräkningsmodell för flygbuller som på regeringens uppdrag fastställts av Försvarmakten, Naturvårdsverket och Transportstyrelsen den 31 oktober 2011. Sökanden ska i takt med flygplatsens utveckling identifiera och förteckna de fastigheter som ska åtgärdas med anledning av ovan redovisade krav. Förteckningen ska godkännas av tillsynsmyndigheten.

Åtgärderna ska utformas i samråd med fastighetsägaren. Kostnaden för erforderliga åtgärder ska vara rimlig med hänsyn till byggnadens standard och värde. Vid meningsskiljaktigheter mellan sökanden och ägaren till en bostad om isoleringsåtgärdernas omfattning och utförande ska den tvistiga frågan hänskjutas till tillsynsmyndigheten för avgörande.

Villkor 7

Kemiska produkter som enligt tillämpliga föreskrifter är klassificerade som

hälso- eller miljöfarliga och farligt avfall ska hanteras på sådant sätt att spill eller läckage som kan medföra miljö- eller hälsorisker inte kan nå avloppet. Drivmedel ska förvaras på ogenomsläpplig, invallad yta under tak. Uppsamlingsvolymen ska minst motsvara den största behållarens volym plus 10 % av summan av övriga behållares volym.

Villkor 8

Buller från markverksamheten får inte ge upphov till högre ekvivalent ljudnivå utomhus vid bostäder än 50 dB(A) vardagar dagtid kl. 07.00-18.00, 40 dB(A) nattetid kl. 22.00-07.00 och 45 dB(A) övrig tid.

40.3 Delegation

Med stöd av 22 kap. 25 § tredje stycket miljöbalken överlåter mark- och miljödomstolen åt tillsynsmyndigheten att fastställa de villkor som erfordras i följande avseenden:

D1. Energibesparing och energieffektivisering.

D2. Lokalisering och utformning av sedimentationsdammar och luftningsdammar.

D3. Under vilka förhållanden urea får förvaras och användas för ambulans- och räddningsflyg.

41 Torsby Flygplats

41.1 Beslut

Datum	Beslutsmyndighet	Beslutet avser
2002-12-06	Vänersborgs tingsrätt, Miljödomstolen nr M 293-01	Tillstånd enligt 9 kap miljöbalken till nuvarande och planerad verksamhet vid Torsby flygplats.
2009-01-15	Vänersborgs tingsrätt, Miljödomstolen nr M293-01	Fastslagen dom efter prövotid, gällande villkor för utsläpp till vatten.

41.2 Gällande beslutstext och miljövillkor

Villkoren hämtade från beslut 2002-12-06 där inget annat nämns.

Miljödomstolen lämnar Torsby kommun tillstånd enligt 9 kap. miljöbalken till nuvarande och planerad verksamhet vid Torsby flygplats.

Flygverksamheten får omfatta högst 10 500 flygrörelser per år, i huvudsak fördelade så som kommunen har angivit i målet. Tillståndet omfattar förlängning av rullbanan norrut till en längd av 1 700 m och förflyttning av stationsområdet till den västra sidan av rullbanan.

För tillståndet gäller följande villkor:

Villkor 1

Verksamheten skall bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad som angivits i ansökningshandlingar och vad sökanden i övrigt har åtagit sig i ärendet. Mindre ändring får dock vidtas efter anmälan till länsstyrelsen om ändringen inte innebär att en olägenhet av betydelse för människors hälsa eller miljön kan uppkomma.

(MD 2002-12-16)

Villkor 2

För flygverksamheten skall iakttas

- att in- och utflygning om möjlig ska ske från resp. mot norr,
- att överflygning av Torsby samhälle och av bostadsfastigheter norr och öster om flygplatsen (mellan flygplatsen och väg 45) ska undvikas under 1 500 ft GND.

Undantag från bestämmelserna får ske om det i enskilda fall behövs med hänsyn till flygsäkerheten.
(MD 2002-12-16)

Villkor 3

Torsby kommun skall genomföra bullerbegränsande åtgärder i bostadshus och i skol- och vårdbyggnader i flygplatsens omgivning och som regelbundet minst tre gånger per natt mellan kl 22 och 06 utsätts för maxbullernivåer utomhus som minst uppgår till 80 dB(A) eller dag- och kvällstid regelbundet utsätts för maximalbullernivåer utomhus som överstiger 90 dB (A).

Målet för åtgärderna är att den maximala ljudnivån inomhus inte överstiger 45 dB(A).
(MD 2002-12-16)

Villkor 4

Flygdrivmedel, kemiska produkter och farligt avfall skall hanteras och förvaras på sådant sätt att risk för förorening av mark och vatten undviks.
(MD 2002-12-16)

Villkor 5

Driftstörningar och andra drifthändelser av betydelse för miljön skall omedelbart rapporteras till länsstyrelsen och miljö- och byggförvaltningen och därefter skriftligen till tillsynsmyndigheten.
(MD 2002-12-16)

Villkor 6

Halkbekämpning ska huvudsakligen ske med sand eller från miljösynpunkt likvärdig substans. Urea får endast användas om trafiksäkerheten kräver det. Användningen av urea får som riktvärde inte överstiga 10 ton per år som ett medelvärde under den senaste femårsperioden.
(MD 2009-01-15)

Villkor 7

Spillglykol på mark från avisning av flygplan ska avledas till spillvattennätet eller samlas upp. Så behöver dock inte ske när avisning sker med handspruta eller med annan metod där motsvarande mängd spill uppkommer.
(MD 2009-01-15)

Villkor 8

Bolaget ska senast sex månader efter att dom 2009-01-15 Mål nr M293-01 vunnit laga kraft till tillsynsmyndigheten ge in ett förslag till reviderat kontrollprogram.
(MD 2009-01-15)

41.3 Delegation

D1. Verksamhet avseende allmänflyg och segelflyg, inkluderande utbildning inom dessa flygslags ram.

D2. Provkörning av flygplansmotorer.

Miljödomstolen godkänner miljökonsekvensbeskrivningen (upprättad 2001-09-07).

Arbetena med förlängning av rullbanan och med anläggandet av den nya stationsbyggnaden skall ha påbörjats inom 5 år från det att domen vann laga kraft i tillståndsdelen. Annars förfaller tillståndet till förlängningen resp. anläggandet av stationsbyggnad.

Tillståndet får, såvitt gäller flyttande av stationsområde och taxibana, tas i anspråk utan hinder av att domen inte vunnit laga kraft.

Miljödomstolen avskriver ansökan från vidare handläggning såvitt avser utfyllnad i Vassjön.

42 Trollhättan-Vänersborg flygplats

42.1 Beslut

Datum	Beslutsmyndighet	Beslutet avser
1996-02-05	Koncessionsnämnden nr 20/96	Tillstånd enligt miljöskyddslagen till verksamheten vid Trollhättan-Vänersborgs flygplats.
1998-04-23	Regeringen	Avslog överklagande av KN 1996-02-05 ovan.
1998-10-14	Koncessionsnämnden	Upphävande av prövotidsförordnaden.
2001-06-26	Länsstyrelsen	NOX gräns samt utökad mängd F50.
2002-07-02	Miljödomstolen	Upphävande av Länsstyrelsens NOX gräns.
2003-05-05	Länsstyrelsen	Godkännande av att mängden Fokker 50 utökas från 200 till 500 rörelser/år.
2003-10-06	Länsstyrelsen	Beslut om allmänflyg och bullerisolering
2004-12-06	Miljödomstolen	Avslår Länsstyrelsens överklagande betr NOX.
2011-02-04	Länsstyrelsen	Beviljar att 750 rörelser med SF340 kan bytas ut mot 750 rörelser med SAAB 2000 i tillståndet.

42.2 Gällande beslutstext och miljövillkor

Samtliga villkor nedan hämtade från beslut 1996-02-05.

Koncessionsnämnden lämnar Fyrstads Flygplats Aktiebolag tillstånd enligt miljöskyddslagen till verksamheten vid Trollhättan-Vänersborgs flygplats i Trollhättans och Vänersborgs kommuner, innefattande högst 10 250 LTO-cykler per år (motsvarande högst 20 500 flygrörelser per år) med i huvudsak den fördelning på flygplanskategorier som bolaget angivit i sin ansökan.

För tillståndet gäller följande villkor:

Villkor 1

Verksamheten - inbegripet flygplanstyper, flygvägar, start- och landningsförfarande, trafikering under dygnet - skall bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad bolaget har uppgett eller åtagit sig i ärendet, såvida inte annat framgår av detta beslut. Trafikledningen skall, med hänsyn tagen till flygsäkerheten, ske på sådant sätt att bullerstörningar undviks i största möjliga utsträckning.

Villkor 2

Vid landning mellan kl 22.00 och 07.00 får endast tomgångsreversering av flygplansmotorerna ske. Reversering med högre gaspådrag under denna tid får endast ske om detta är nödvändigt av flygsäkerhetsskäl.

Villkor 3

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

Villkor 4

Skolflygning med motorflygplan vars högsta tillåtna startvikt (MTOW) understiger 2 000 kg får inte utföras på annan tid än måndag-fredag kl 07.00-22.00 samt lördag och helgdag kl 09.00-17.00.

Villkor 5

Bullerbegränsande åtgärder skall vidtas i bostäder för permanent boende i flygplatsens omgivningar som utsätts för momentant flygbuller som överstiger 80 dB(A), varvid målet skall vara att maxbullernivån inomhus skall minskas till 45 dB(A).

Teoretiska beräkningsunderlag för de förekommande flygplanstyperna skall användas vid bestämningen av vilka bostäder som skall bli föremål för åtgärder.

Åtgärder behöver heller inte vidtas om den verkliga bullernivån i bostaden inte överstiger 45 dB(A).

Åtgärderna skall utformas i samråd med fastighetsägaren.

Vid meningsskiljaktighet mellan bolaget och fastighetsägaren skall frågan genom beslut som kan överklagas avgöras av tillsynsmyndigheten.

Skyddsåtgärderna skall vara vidtagna senast den 1 maj 1998.

Villkor 6

Halkbekämpning på banorna skall t.o.m. år 1999 ske med minimerad användning av urea. Fr.o.m. år 2000 får urea inte användas för halkbekämpning på banorna.

Villkor 7

Spill av glykol från avisning av stillastående flygplan skall – beräknad på hel vintersäsong – samlas upp till minst 80 %. Villkoret gäller från vintersäsongen 1996/97.

Villkor 8

Bolaget skall senast 1 februari 1997 till tillsynsmyndigheten lämna förslag på åtgärder för att förhindra att läckage från drivmedelstankarna förorenar vatten.

Villkor 9

Förslag till kontrollprogram skall ges in till tillsynsmyndigheten inom den tid som tillsynsmyndigheten bestämmer.

Koncessionsnämnden överlåter med stöd av 20 § andra stycket miljöskyddslagen åt tillsynsmyndigheten att fastställa erforderliga villkor beträffande

- D1. Begränsning av bullerstörningarna från allmänflyget (det flyg som inte går i linjefart) och utöver vad som följer av villkorspunkt 1 och 4.
- D2. Omhändertagande av uppsamlat glykolspill från avisning av flygplan (villkorspunkt 7).
- D3. Omhändertagande och kvittblivning av avfall.
- D4. Förvaring av drivmedel (villkorspunkt 8).

43 Umeå Airport

43.1 Beslut

Datum	Beslutsmyndighet	Beslutet avser
1995-02-17	Koncessionsnämnden nr 21/95 Delbeslut.	Tillstånd tills vidare enligt miljöskyddslagen (1969:387) att anlägga och driva en ny taxibana.
1995-09-18	Koncessionsnämnden nr 153/95	Tillstånd enligt miljöskyddslagen (1969:387) till och med år 2003 till verksamheten vid Umeå flygplats. Beslutet överklagades.
1996-03-07	Regeringen	Regeringen undanröjde beslutet och överlämnade ärendet till Koncessionsnämnden för fortsatt handläggning.
1996-05-13	Koncessionsnämnden	Föreläggande angående komplettering av tillståndsansökan.
1998-09-18	Koncessionsnämnden nr 119/98	Tillstånd enligt miljöskyddslagen till verksamhet vid Umeå flygplats. Villkorspunkt 10, avseende bullerbegränsande åtgärder, överklagades av Luftfartsverket.
2002-08-01	Regeringen nr 2	Regeringen avslår Luftfartsverkets ansökan om att regeringen enligt 17 kap 2 § miljöbalken skall avstå från att pröva tillåtligheten av en planerad förlängning av rullbanan.
2003-02-13	Regeringen nr 25	Regeringen ger Luftfartsverket tillåtelse till den planerade verksamheten vid Umeå flygplats. Avser förlängning av rullbana.

2004-06-24	Umeå tingsrätt, Miljödomstolen, nr M 131-01	Deldom. Tillstånd enligt 9 kap och 11 kap miljöbalken till verksamhet. Beslutet överklagades av två privatpersoner men överklagandet drogs sedan tillbaka.
2008-12-02	Umeå tingsrätt, Miljödomstolen, nr M 131-01	Dom. Tillstånd till ändrad verksamhet vid Umeå Flygplats. Villkor 9 upphävs och villkor 13 läggs till. Beslutet har överklagats av flygplatsen.
2010-01-14	Miljööverdomstolen, Mål 741-08	Bullerisolering av enskild fastighet.
2010-01-15	Miljööverdomstolen, Mål M195-09	Bullerisolering, krav kvällstid tas bort.

43.2 Gällande beslutstext och villkor

Nedanstående beslutstext och villkor är hämtade från deldomen med beslut 2004-06-24.

Tillstånd m.m.

Miljödomstolen godkänner den i målet upprättade miljökonsekvensbeskrivningen och lämnar Luftfartsverket tillstånd enligt miljöbalken till verksamhet vid Umeå flygplats omfattande högst 34 000 flygplansrörelser per år, varav högst 21 000 rörelser per år med tunga flygplan.

Tillståndet innefattar också rätt för Luftfartsverket att utföra om- och tillbyggnad av bilparkeringen, utbyggnad av stationsbyggnaden, nytt torn för ANS (flygledartorn), speciell avisningsplatta för flygplan samt parallelltaxibana från stationsplattan vid passagerarterminalen till den nordvästra banänden.

Provisorisk föreskrift

Till annat blir bestämt skall som riktvärde 50 procent av använd glykol samlas upp.

Villkor 1

Om inte annat framgår av detta beslut skall anläggningarna utföras och verksamheten bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad Luftfartsverket angivit i ansökan och i övrigt i målet.

Villkor 2

Flygtrafik med civila jetflygplan eller övriga civila flygplan med startvikt överstigande 9 ton som inte uppfyller bullernormerna enligt ICAO Annex 16, VOL I, Chapter 3 får inte förekomma nattetid mellan kl. 22.00 och 07.00.

Villkor 3

Under tiden kl. 22.00 – 07.00 får motorreversering endast ske om det krävs av säkerhetsskäl.

Villkor 4

Landning skall företrädesvis ske i banriktning 32 och start i banriktning 14, om flygsäkerhetsskäl inte kräver något annat.

Villkor 5

Vid start i banriktning 14 mot Stockholmsområdet skall om flygsäkerheten tillåter det samtliga civila jetflygplan och övriga civila flygplan med tillåten startvikt överstigande 7 ton företa högersväng tidigast 6,0 nautiska mil från flygplatsens huvudfyr (Umeå VOR/DME).

Mot övriga destinationer söder och väster om flygplatsen och när trafikflödet inte tillåter första sväng vid 6 nautiska mil skall om flygsäkerheten tillåter det, högersväng företas senast när höjden 800 fot över havets medelnivå uppnåtts.

Villkor 6

Vid start i banriktning 32 mot destination söder om flygplatsen skall samtliga civila jetflygplan och övriga civila flygplan med tillåten startvikt överstigande 7 ton företa vänstersväng senast när höjden 800 fot över havets medelnivå uppnåtts.

Villkor 7

Visuell inflygning i banriktning 32 över tätbebyggelsen i Holmsund och Obbola får inte ske på lägre höjd än 2500 fot.

Villkor 8

Automatiserat system för flygvägsuppföljning skall finnas i drift. Avbrott för uppgraderingar, underhåll och service får ske. Tillsynsmyndigheten skall underrättas vid avbrott.

Villkor 9

Villkoret upphävt enl MÖD 2008-12-02 nr M131-01.

Villkor 10

För halkbekämpning på flygplatsens rullbana och övriga hårdgjorda ytor skall företrädesvis användas mekanisk halkbekämpning, sand och acetatbaserade eller ur miljösynpunkt likvärdiga medel. Urea får användas om det erfordras med hänsyn till flygsäkerheten.

Villkor 11

För samråd om miljöfrågor rörande flygplatsverksamheten och kontrollen av denna skall finnas ett samrådsorgan, i vilket skall ingå företrädare för Luftfartsverket, Länsstyrelsen i Västerbottens län och Umeå kommun. Till samrådsorganet kan också knytas ytterligare kommuner och andra som deltagarna anser bör delta i organets arbete.

Delegation

Utöver den delegation som framgår av villkor 9 överlåter miljödomstolen med stöd av 22 kap. 25 § 3 stycket miljöbalken åt tillsynsmyndigheten att föreskriva villkor som kan erfordras för

1. Uppsamling samt omhändertagande och/eller rening av förorenat vatten från brandövningar.
2. Hantering och förvaring av flygbränsle och andra kemikalier.
3. Omhändertagande av övrigt avfall.

Villkor 12

Grumlande arbeten får inte utföras i Umeälven under tiden maj-september.

Villkor 13

a) Luftfartsverket skall genomföra bullerbegränsande åtgärder i bostadsbyggnader, såväl permanentbostäder som fritidshus, samt skol- och vårdbyggnader, vilka varaktigt utsätts för flygbullernivåer (FBN) utomhus överstiger 60 dB (A) eller maximaltnivåbuller utomhus minst tre gånger per natt (kl.22.00 – 09.00) under minst 150 nätter per år överstigande 70 dB (A).

Målet för åtgärderna skall vara att flygbullernivån FBN inomhus inte överstiger 30 dB(A) beräknad ljudnivå och att den maximala ljudnivån inomhus nattetid inte överstiger 45 dB (A), beräknad ljudnivå.

Luftfartsverket skall genomföra buller begränsade åtgärder i de byggnader som utsätts för beräknade ljudnivåer överstigande 80 dB(A) maximalt minst fem gånger per kväll (kl. 19.00-22.00) under fler än 200 kvällar per år. Målet för åtgärderna bör vara att nå ned till en beräknad nivå inomhus som inte överstiger 50 dB(a) maximalnivå.

Härvid skall bortses från flygplanstyper som förekommer i endast ringa omfattning och som bedöms upphöra att trafikera flygplatsen inom de närmast åren.

Åtgärder behöver inte vidtas på skol- eller vårdbyggnader som utsätts för den anvgivna nivån kvälls- och nattetid om de inte regelbunden används för ändamålet kvälls- och nattetid.

c) Skyldigheten gäller endast bostadsbyggnader, såväl permanentbostäder samt skol- och vårdbyggnader, som varit rättsenligt uppförda eller vars ändamål rättsenligt har ändrats vid tiden för deldomen, d. v. s. den 24 juni 2005. Med bostadsbyggnader skall avses byggnader som uppfyller den standard och utformning som anges i Boverkets byggregler BBR 2006:12 avsnitt 3:21 för bostadsutformning samt vad gäller självständigt äldre bostadsbyggnader den standarden och utformning som gäller vid tidpunkten för bostadsbyggnadernas uppförande.

d) Åtgärderna behöver vidtas endast om kostaderna är rimliga med hänsyn till byggnadernas standard och värde och med hänsyn till den effekt som uppnås. Vid denna rimlighetsbedömning skall beaktas även tidigare vidtagna åtgärder och nedlagda kostnader på samtliga byggnader på fastigheten. Vad gäller byggnader som omfattas av villkorspunkten 9 i deldomen den 24 juni 2004 i förevarande mål skall utgångspunkten vara att åtgärder behöver vidtas endast i sådana fall där inga eller smärre åtgärder tidigare vidtagits eller där det skulle vara oskäligt att inte medge ytterligare åtgärder.

e) Luftfartsverket skall till tillsynsmyndigheten senast ett år från lagakraftgående avgörande redovisa fastigheter som omfattas av de bullerbegränsande åtgärderna. Åtgärderna skall vara vidtagna senast två år efter det att störningarna uppnått angiven omfattning.

Åtgärderna skall utformas och utföras i samråd med fastighetsägaren.

Miljödomstolen överlåter med stöd av kap 22. 25 § tredje stycket miljöbalken åt tillsynsmyndigheten att, om så erfordras, bestämma vilka bostäder som skall bullerisolerad till följd av detta villkor. Vid förekommande tvistighet mellan Luftfartsverket och fastighetsägaren skall åtgärderna vara vidtagna inom ett år från lagakraftäggande avgörande. Tillsynsmyndigheten får också bestämma en tidpunkt, före vilken en plan för de bullerfömpande åtgärderna skall redovisas.

Miljödomstolen överlåter med stöd av 22 kap. 25 § tredje stycket miljöbalken åt tillsynsmyndigheten att, vid behov och efter samråd med Luftfartsverket, utförda regler för allmänflyget och medge mindre ändringar av flygvägarna i bullerbegränsande syfte.

f) Teoretiska beräkningar av flygbuller enligt beräkningsmetoden (verktyget INM (Integrated Noise Model) 6.1 för beräkning av flygbuller utomhus i marknivå med de uppdateringar av denna metod som kan bli aktuella eller med annan vedertagen tillämpad metod, skall användas vid bestämningen av de byggnader som skall bli föremål för åtgärder.

Vid beräkning skall bortses från flygplanstyper som förekommer i endast ringa omfattning och som bedöms upphöra att trafikera flygplatsen inom de närmast åren.

Miljödomstolen överlåter med stöd av 22 kap. 25 § tredje stycket miljöbalken – utöver vad som framgår av villkor 13 ovan – åt tillsynsmyndigheten att föreskriva de villkor som kan behövas beträffande uppsamlingen av glykol.

Luftfartsverket ska senast sex månader efter lagakraftäggande dom i samråd med tillsynsmyndigheten ha utformats ett kontrollprogram för verksamheten.

44 Uppsala Ärna flygplats

44.1 Beslut

Datum	Beslutsmyndighet	Beslutet avser
2010-03-17	Länsstyrelsen i Uppsala län	Tillstånd enligt miljöbalken. Beslutet överklagades.
2013-11-14	Regeringen (miljödepartementet), M2011/1757/Me	Tillstånd enligt miljöbalken.
2014-10-28	Högsta förvaltningsdomstolen. Mål nr 7891-13	Tillstånd enligt miljöbalken.

44.2 Gällande beslutstext och villkor

Nedanstående beslutstext och villkor är hämtade från tillståndet från Länsstyrelsen i Uppsala län med beslut 2010-03-17 samt från Högsta förvaltningsdomstolens dom med beslut den 2014-10-28.

Länsstyrelsen i Uppsala län meddelade 2010-03-17 tillstånd enligt miljöbalken till befintlig och utökad flygplatsverksamhet vid Uppsala Ärna flygplats. Ärendet överklagades och Miljödömsstolen överlämnade i enlighet med 21 kap. 7 § miljöbalken, med eget yttrande, ärendet till regeringen för avgörande. Regeringen beslutade den 14 november 2013 att det tillstånd som Länsstyrelsen i Uppsala län utfärdat ska gälla. Flera instanser och enskilda ansökte genom gemensamt ombud om rättsprövning av regeringens beslut. Högsta förvaltningsdomstolen förklarade den 28 oktober 2014 att regeringens beslut ska stå fast.

Tillståndet gäller för flygplatsverksamhet med:

- Högst 4 300 flygrörelser i militär luftfart per år, varav högst 700 flygrörelser med flygplan JAS 39 Gripen,
 - Högst 23 400 flygrörelser i civil luftfart per år, varav högst 15 000 flygrörelser med tunga flygplan (över sju ton),
- Där en flygrörelse är en start eller landning.

Villkor 1

Om inte annat följer av övriga villkor ska verksamheten bedrivas huvudsakligen i enlighet med vad Försvarsmakten angivit i ansökan eller i övrigt åtagit sig i ärendet. Sådana mindre ändringar av verksamheten som avses i 5 § tredje stycket förordningen om miljöfarlig verksamhet eller

hälsoskydd ska anmälas på det sätt som anges i 22 § samma förordning till tillsynsmyndigheten.

Villkor 2

Flygplan i civil linjeflygfart får under de första fem åren efter att detta tillståndsbeslut vunnit laga kraft starta och landa vid flygplatsen under måndag-fredag kl. 06.00-23.00.

Under lördagar, söndagar och helgdagar får start och landning med flygplan i civil linjeflygfart ske under tiden 07.00-23.00. Flygplan i civil linjeflygfart får dock i undantagsfall, om detta krävs till exempel på grund av förseningar eller av flygsäkerhetsskäl, landa efter kl 23.00.

Flygplan i civil linjeflygfart får från och med det sjätte året efter att detta tillståndsbeslut vunnit laga kraft starta och landa vid flygplatsen under måndag-fredag kl 06.00-22.00.

Under lördagar, söndagar och helgdagar får start och landning med flygplan i civil linjeflygfart ske under tiden kl 07.00-22.00.

Flygplan i civil linjeflygfart får dock i undantagsfall, om detta krävs till exempel på grund av förseningar eller av flygsäkerhetsskäl, landa efter kl 22.00.

Villkor 3

De till den militära och civila flygfarten hänförliga markbundna verksamheterna vid flygplatsen får som riktvärde inte medföra högre ekvivalenta bullervärden vid närmaste bostaden än:

Dagtid (kl. 07-18): 50 dB(A)

Kvällstid (kl 18-22 samt sön- och helgdag kl 07-18):45 dB(A)

Nattetid (kl 22-07): 40 dB(A).

Villkor 4

Försvarsmakten ska vidta bullerdämpande åtgärder i de bostads-, vård- och undervisningslokaler som utomhus exponeras för bullernivåer från flygplatsverksamheten om FBN 55 dB(A) eller därutöver. Målet för de bullerbegränsande åtgärderna ska vara att bullernivån inomhus inte överskrider 30 dB(A) ekvivalent ljudnivå.

De för närvarande aktuella flygplanstyperna som avser att trafikera flygplatsen ska vara dimensionerade för vilka bullerskyddsåtgärder som ska vidtas.

Vid bestämmandet av vilka byggnader som ska bli föremål för åtgärder ska teoretiska beräkningar av flygbullret göras med den beräkningsmodell som

senast fastställdes av Försvarsmakten och dåvarande luftfartsverket (nu Transportstyrelsen) i samråd med Naturvårdsverket.

Åtgärderna ska utformas och utföras i samråd med berörda fastighetsägare. Åtgärderna ska utföras endast om kostnaderna är rimliga med hänsyn till bostadens standard och värde. Vid meningsskiljaktigheter mellan försvarsmakten och respektive fastighetsägare om åtgärdernas utformning och dimensionering ska Försvarsmakten överlåta till tillsynsmyndigheten att besluta om vilka åtgärder som bedöms rimliga att kräva.

Tillsynsmyndigheten kan i sådana fall medge anstånd från tidskravet för genomförande av åtgärderna.

Bullerbegränsande åtgärder ska vidtas allteftersom flygtrafiken ökar eller ändrar in- och utflygningsvägar (se P1 och U1 nedan) eller när flygplansflottan ändras. De bullerbegränsande åtgärderna ska vara vidtagna senast inom tre år från det att detta tillståndsbeslut vunnit laga kraft för de då berörda byggnaderna och därefter inom två år efter det att en byggnad blivit berörd.

Villkor 5

Kraftförsörjningen av de flygplan i civil linjeflygfart som står uppställda på stationsplattan ska ske med eldrivna GPU-aggregat.

Villkor 6

Vid nyinköp av fordon för marktransporter ska fordon med låga avgasutsläpp och låg bränsleförbrukning väljas.

Villkor 7

En handlingsplan för att minska utsläppen från de egna marktransporterna ska upprättas.

Villkor 8

Startavgifter som gynnar de flygplan som släpper ut mindre kväveoxider och kolväten, liknande de avgiftssystem som finns på luftfartsverkets flygplatser, ska tillämpas för den civila linjeflygfarten.

Villkor 9

Det ska vad gäller den civila linjeflygfarten finnas för ändamålet väl anpassade och dimensionerade kollektiva trafiklösningar som alternativ till personbilstransporter för personal och resenärer till och från flygplatsen.

Villkor 10

Halkbekämpning på flygplatsen ska företrädesvis ske mekaniskt. Vid användning av halkbekämpningskemikalier ska i normala fall sådana som är

baserade på formiat eller annan substans med jämförbara eller bättre egenskaper från miljösynpunkt användas. Urea får dock användas i undantagsfall vid särskilda väderförhållanden och vid trafikering av militära krigsflygplan och när flygsäkerheten kräver det.

Villkor 11

Kemiska produkter, avfall och farligt avfall ska hanteras 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. Spill ska omgående samlas upp och tas omhand. Lagrings- och uppställningsplatser för kemiska produkter och flytande farligt avfall ska vara utformade på ett sådant sätt att hela den lagrade volymen kan innehållas inom invallningen samt under tak. Hantering och lagring av kemiska produkter ska i så stor utsträckning som möjligt ske på den västra sidan av vattendelaren.

Villkor 12

Dagvattensystemet på bana 03-21 ska byggas om på så sätt att dagvattenbrunnar och rännalar i banan tas bort innan den första halkbekämpningssäsongen för den utökade civila flygverksamheten vid flygplatsen.

Villkor 13

Vid utlopp 1, som avvattnar huvuddelen av bansystemet, ska det anläggas en oljefälla med efterföljande dammanläggning. Nedströms dammen ska en provtagningsbrunn anläggas. Vid brunnen ska det finnas möjlighet till kontinuerlig flödesmätning och flödesstyrd provtagning. Dessa åtgärder ska vara vidtagna innan den första halkbekämpningssäsongen för den utökade civila flygverksamheten vid flygplatsen.

Villkor 14

Oljefällor ska anläggas till utlopp 6 och 9. Nedströms oljefällorna ska en brunn med möjlighet till kontinuerlig flödesmätning och flödesstyrd provtagning anläggas. Detta ska vara åtgärdat innan den första halkbekämpningssäsongen för den utökade civila flygverksamheten vid flygplatsen.

Villkor 15

Åtgärder ska vidtas för att säkerställa att föroreningar inte når yt- eller grundvattnet i samband med olycka eller annan incident, t ex släckvatten, större mängder bränslen eller andra kemikalier. Det ska finnas möjlighet att samla upp och vid behov transportera bort föroreningar.

Villkor 16

En genomgång av spillvattennätet samt befintliga reningsanläggningar som är kopplade till nätet samt funktionen av reningsanläggningarna ska utföras. Funna brister och åtgärder som vidtas eller kommer att vidtas ska redovisas i den årliga miljörapporten.

Villkor 17

Vid flygplatsen ska det finnas en av Försvarmakten utsedd kontaktperson med uppgift att stå till tjänst för tillsynsmyndigheten och allmänheten vid förfrågningar om störningar från flygplatsen.

Villkor 18

För samråd i kontrollfrågor och i frågor rörande flygverksamheten ska det finnas ett samarbetsorgan i vilket ska ingå representanter för Försvarmakten, Generalläkaren samt Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Uppsala kommun.

Villkor 19

Ett kontrollprogram ska finnas för verksamheten. Förslag till innehåll i kontrollprogrammet ska lämnas till tillsynsmyndigheten senast sex månader efter att detta beslut vunnit laga kraft.

44.3 Delegation

Länsstyrelsen överlåter med stöd av 22 kap. 25 § tredje stycket jämfört med 19 kap. 5 § första stycket 8 MB åt tillsynsmyndigheten

- att efter anmälan från Försvarmakten i samband med större flygövningar bevilja tillfälliga ökningar av antalet militära flygrörelser per år.
- att vid meningsskiljaktigheter angående bulleråtgärdernas utformning och dimensionering, se villkor 4 ovan, genom beslut avgöra frågan om vilka åtgärder som bedöms rimliga att kräva. Tillsynsmyndigheten kan i sådana fall även medge anstånd från tidskravet i villkor 4 fjärde stycket.
- att besluta om ytterligare eventuella åtgärder för hantering/omhändertagande av glykol enligt den provisoriska föreskriften P3 nedan.
- att besluta om eventuella ytterligare åtgärder avseende spillvattennätet eller reningsanläggningarna med anledning av kravet i villkor 16 ovan.

44.4 Utredningar och föreskrifter under provotid

Länsstyrelsen uppskjuter med stöd av 22 kap. 27 § jämfört med 19 kap. 5 § första stycket 10 MB frågan om vilka slutliga villkor som ska gälla för in- och utflygningsvägar för det civila linjeflyget, för utsläpp via dagvatten till Fyrisån, för uppsamling av glykol och för belägenheten och utformning av stationsområdet för det civila linjeflyget. Under provotiden ska Försvarmakten utföra följande utredningar:

U1

Försvarmakten ska utreda och ta fram förslag till in- och utflygningsvägar för det civila linjeflyget. Försvarmakten ska även utreda möjligheterna att tillämpa CDA³ för den civila linjefarten som en del av provotidsutredningen avseende flygvägar. Försvarmakten ska inte förslag på slutliga villkor i denna del.

U2

Försvarmakten ska kontrollera flöde, halt och mängd av bly, kadmium, kväve, fosfor, syreförbrukande ämnen och olja, som släpps ut till Fyrisån via dagvattnet vid samtliga utsläppspunkter från flygplatsen. En bedömning av hur Fyrisån påverkas av dessa utsläpp ska göras och utifrån denna bedömning ska eventuella ytterligare åtgärder föreslås utifrån vad som är tekniskt möjligt, ekonomiskt rimligt och miljömässigt motiverat. Försvarmakten ska vidare inte förslag på slutliga villkor i denna del.

U3

Försvarmakten ska genomföra inventering av bottenfauna, påväxtalger och fisk, med särskild hänsyn till hotade arter, vid en provpunkt uppströms och en provpunkt nedströms flygplatsen. Inventeringen ska genomföras under september månad innan den civila delen av flygplatsen tas i drift och i övrigt enligt Naturvårdsverkets Handbok 2007:4, Status, potential och kvalitetskrav för sjöar, vattendrag, kustvatten och vatten i övergångszon.

U4

Försvarmakten ska utreda och ta fram närmare förslag på hur uppsamling av glykol från avisningen av flygplanen ska gå till. Utredningen i denna del ska utföras med målsättningen att minst 70 % av glykolen ska samlas upp. Försvarmakten ska inte förslag på slutliga villkor i denna del.

U5

³ Continous Decent Approach, CDA, syftar till att få flygplan under inflygning och landning att sjunka kontinuerligt med minimalt gaspådrag och med utfällning av landningsklaffarna så sent som möjligt.

Försvarmakten ska utreda och ta fram förslag till alternativ placering och utformning av stationsanläggningen vid flygplatsen. Av utredningen ska stationsanläggningens alternativa belägenhet och närmare utformning framgå.

Stationsplattans, servicehangarens och drivmedelsdepåns närmare belägenhet och utformning ska beskrivas liksom hur behovet av långtids- och korttidsparkering ska lösas. Slutligen ska framgå hur tillfart till stationsanläggningen ska ske.

Utredningarna samt förslag på slutliga villkor ska ges in till Länsstyrelsen senast inom tre år från det att detta tillståndsbeslut vunnit laga kraft.

Till dess Länsstyrelsen beslutar något annat ska följande provisoriska föreskrifter gälla för flygplatsverksamheten.

P1

Flygvägsalternativ 1, som föreslås i ansökan, ska i huvudsak användas för det civila linjeflyget. Avvikelse från flygvägsalternativet får göras när flygsäkerheten, banarbeten och motsvarande omständigheter kräver det. Avvikelse från in- och utflygningsvägarna, och de åtgärder som vidtas med anledning av avvikelserna, ska redovisas i den årliga miljörapporten.

P2

Användningen av flygplansavsningsmedel och halkbekämpningsmedel ska registreras. Resultaten av de undersökningar som görs avseende dagvattenutsläppen till Fyrisån enligt U2 ovan, ska fortlöpande mätas och registreras samt redovisas i den årliga miljörapporten.

P3

Avisning av flygplan får ske endast på avsedd plats och spilld avisningsvätska ska samlas upp. Uppsamlingsgraden ska vara minst 65% av använd mängd glykol uttryckt som riktvärde och beräknat som årsmedelvärde. Glykolen ska omhändertas på ett sätt som kan godtas av tillsynsmyndigheten.

P4

Det civila stationsområdet ska inrymmas i de befintliga utrymmena som finns på Försvarmaktens område och verksamheten ska vidare i den utsträckning som är möjlig utnyttja befintlig infrastruktur.

44.5 Igångsättningstid

Vad gäller militär flygverksamhet, Ärna flygklubbs flygverksamhet och Akademiska sjukhusets ambulans- och helikopterverksamhet är det fråga om pågående verksamheter, varför förordnande av igångsättningstid enligt 22 kap. 25 § andra stycket jämfört med 19 kap. 5 § första stycket 8 MB inte är relevant. Vad gäller den civila linjeflygfarten ska denna ha påbörjats senast inom tre år från det att detta tillståndsbeslut vunnit laga kraft annars förfaller tillståndet i denna del. Försvarmakten ska meddela tillsynsmyndigheten när verksamheten påbörjas.

44.6 Verkställighetsförordnande

Yrkat verkställighetsförordnande medges ej. Dock kan den militära flygverksamheten, Ärna flygklubbs flygverksamhet och Akademiska sjukhusets ambulans- och helikopterflygverksamhet pågå i enlighet med den anmälan som är inlämnad till tillsynsmyndigheten till dess detta beslut vunnit laga kraft.

45 Vilhelmina flygplats

45.1 Beslut

Datum	Beslutsmyndighet	Beslutet avser
1998-11-16		Tillstånd enligt luftfartslagen.
2006-06-15	Miljödomstolen	Tillstånd enligt miljöbalken.

45.2 Gällande beslutstext och villkor

Miljödomstolen lämnar Vilhelmina kommun tillstånd till flygverksamhet vid Sagadal flygplats på fastigheten Vilhelmina Vojmåsen 1:4 med upp till 6000 flygrörelser per år. I Miljörapporten från 2010 redovisas följande villkor:

Villkor 1

Verksamheten skall bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad som angivits i ansökningshandlingar och vad sökanden i övrigt uppgivit samt åtagit sig i ärendet. Mindre ändringar får dock göras efter anmälan till tillsynsmyndigheten om ändringen inte medför ökade störningar för omgivningen.

Villkor 2

Bullerbegränsande åtgärder skall genomföras i byggnader för permanent boende i flygplatsens omgivning som

- i medeltal - såsom medelvärde per år - minst tre (3) gånger per natt mellan kl 22.00 och 06.00 utsätts för maximalbullernivåer utomhus uppgående till minst 80 dB(A)
- i medeltal – såsom medelvärde per år – minst femton (15) gånger under dag och kvällstid utsätts för maximalbullernivåer utomhus uppgående till minst 80 dB(A)
- utsätts för flygbullernivå FBN utomhus överstigande 60 dB(A).

Åtgärderna skall syfta till att den ekvivalenta ljudnivån inomhus inte skall överstiga 30 dB(A) och att den maximala ljudnivån inomhus inte skall överstiga 45 dB(A) nattetid (kl 22-06). Åtgärderna skall vidtas i samråd med tillsynsmyndigheten och bedömas skäligen till sin kostnad med hänsyn till byggnadens standard och värde.

Villkor 3

Halkbekämpning skall företrädesvis ske genom sandning. Vid extrem väderlek får halkbekämpning utföras med hjälp av kemiska halkbekämpningsmetoder varvid en åtgärdsplan skall vara upprättad med beskrivning av hur och i vilken omfattning sådan halkbekämpning skall genomföras och dokumenteras. Efter kemisk halkbekämpning skall anmälan snarast göras till tillsynsmyndigheten med uppgift dels om åtgärdens omfattning, dels om hur åtgärdsplanen uppfyllts och omgivande miljö möjligen påverkats av insatsen. Åtgärdsplanen skall vid behov revideras i samråd med tillsynsmyndigheten.

Villkor 4

Avisning och tankning av flygplan skall ske på tät, hårdgjord yta med möjlighet till effektiv uppsamling av spill. Tillsynsmyndigheten får utfärda närmare föreskrifter om hur uppsamlat material skall omhändertas.

Villkor 5

Kemikalier och farligt avfall skall mellanlagras och hanteras på tät, hårdgjord yta med möjlighet till uppsamling av spill och eventuellt läckande material. Lagring av flytande kemikalier och bränslen skall ske inom invallat område med en invallningsvolym motsvarande den största använda behållarens volym med tillägg 10 % av övriga använda lagringsbehållarens volymer inom samma invallningsområde.

Invallade ytor utomhus skall förses med tak. Detta villkor skall såvitt avser invallningsvolym börja gälla 3 månader från denna dom vunnit laga kraft. Tillsynsmyndigheten får utfärda närmare föreskrifter om hur uppsamlat material skall omhändertas.

Villkor 6

Sanitärt avlopp från flygplatsen skall samlas upp och hanteras särskilt vid godkänd behandlingsanläggning utanför flygplatsområdet. Det sanitära avloppet från fastigheten skall genomgå ytterligare rening senast 1 år från det att denna dom vunnit laga kraft. Miljödomstolen överlåter åt tillsynsmyndigheten att fatta beslut om erforderliga reningsåtgärder.

Villkor 7

För verksamheten skall finnas ett kontrollprogram som medger en bedömning av hur tillståndet med villkor och föreskrifter innehålls

46 Visby Airport

46.1 Beslut

Datum	Beslutsmyndighet	Beslutet avser
1995-05-30	Koncessionsnämnden nr 89/95	Tillstånd enligt miljöskyddslagen (1969:387) till fortsatt flygverksamhet vid Visby flygplats.
1996-11-26	Koncessionsnämnden nr 174/96	Upphävning av provotidsförordnandet i beslut 1995-05-30, i fråga om bullerbegränsande åtgärder på fastigheter.
1998-11-17	Koncessionsnämnden nr 158/98	Ändring av villkor nr 7 i beslut 1995-05-30.
2004-02-20	Länsstyrelsen Gotlands län	Beslut om att verksamheten vid Visby flygplats skall klassas som miljöfarlig verksamhet och ha SNI-kod 75.224-1 B.
2004-12-02	Regeringen nr 24	Ändring av villkor 10 i Koncessionsnämndens beslut från 1996-11-26.
2015-01-29	Länsstyrelsen Stockholm, Miljöprövningsdelegationen	Beslut om nya villkor för flygplatsverksamheten
2017-09-14	Regeringsbeslut M2015/02781/Me	Reviderar Villkor 6 och 7
2019-11-25	Länsstyrelsen Stockholm, miljöprövningsdelegationen, beteckning 551-37729-2018	Avslutar U1 och föreskriver nytt villkor 6a – civil flygtrafik

46.2 Gällande beslutstext och villkor

Gällande beslutstext och villkor är hämtade från 2015-01-29, om inte annat anges.

Tillståndet gäller för en årlig omfattning av högst 35 750 flygrörelser, varav 30 000 civila flygrörelser och 5 750 militära flygrörelser.

Villkor 1

Om inte annat följer av övriga villkor ska verksamheten bedrivas i huvudsak i enlighet med vad Swedavia har angett i ansökningshandlingarna och i övrigt åtagit sig.

Villkor 2

Innan tillståndet tas i anspråk ska detta meddelas till tillsynsmyndigheterna (Länsstyrelsen och Generalläkaren)

Villkor 3

Reversering utöver tomgångsreversering ska undvikas mellan kl. 22.00 och 06.00 om det inte påkallas av flygsäkerhetsskäl.

Flygvägar för civila luftfartyg

Villkor 4

Vid inflygning till bana 03 och utflygningar från bana 21 ska överflygning av Visby tätort undvikas med IFR-trafik med maximal startvikt överstigande 7 ton enligt följande.

- (i) Vid inflygning till bana 03 i vänstervarv ska civila luftfartyg angöra avslutande rakbana senast 2 nautiska mil från bantröskeln.
- (ii) Vid utflygning från bana 21 ska civila luftfartyg ansätta vänstersväng senast efter passage av 1 300 fot till minst kursen 185 grader. Sväng västerut får tidigast ske tre nautiska mil från DME VSB, (SWEREF 99 TM 6395734 x 699655).

Avsteg från ovanstående flygvägar för civila luftfartyg får göras

- (iii) då pilot eller flygledare bedömer att flygsäkerheten kräver detta och
- (iv) för skoltrafik med flygplan som skolflyger och följer civila procedurer med avbruten inflygning.

Flygvägar för militära luftfartyg

Villkor 5

För militära luftfartyg oavsett startvikt gäller följande. Oavsett banriktning eller riktning varifrån luftfartyget ankommer mot flygplatsen eller avgår mot ska överflygning av Visby tätort undvikas (aktuellt område begränsas huvudsakligen i väster av kustlinjen, i söder av "Södra hamnpiren", i öster av förlängningen av bana 03 samt norr av Visby lasarett).

Avsteg från ovanstående flygvägar för militära luftfartyg får göras
(i) då pilot eller flygledare bedömer att flygsäkerheten kräver detta,

(ii) vid incidentberedskap samt

(iii) för skoltrafik med flygplan som skolflyger och använder civila procedurer med avbruten inflygning.

Bullerskyddsåtgärder – civil flygtrafik

Villkor 6

Bullerskyddsåtgärder ska vidtas i bostadsrum, i såväl permanent- som fritidshusbostäder, samt i lokaler i vård- och undervisningsbyggnader som utomhus

(i) Exponeras för FBN 55 dBA och däröver eller

(ii) Exponeras för maximala ljudnivåer 70 dBA eller däröver, minst 150 nätter per år med minst tre flygrörelser per natt (kl. 22.00-06.00).

Målet för bullerskyddsåtgärderna ska vara att flygbullernivån FBN inomhus i bostadsrum och i vård- och undervisningslokaler inte överstiger 30 dBA och att den maximala ljudnivån inomhus nattetid i bostadsrum och vård- och undervisningslokaler inte överstiger 45 dBA *från de vid varje tidpunkt mest bullrande flygplanstyperna, dock inte sådana flygplanstyper som endast förekommer upp till 20 tillfällen per år.*

Bullerskyddsåtgärder ska vidtas allt eftersom flygtrafiken förändras. Bestämning av vilka byggnader som ska bli föremål för åtgärder ska grundas på teoretiska beräkningar och i samråd med tillsynsmyndigheten (Länsstyrelsen).

Bullerskyddsåtgärderna ska genomföras i samråd med fastighetsägaren. Bullerskyddsåtgärderna ska vara vidtagna senast två år efter det att en byggnad för första gången exponerats enligt något av bullerkriterierna för civil flygtrafik. Tillsynsmyndigheten (Länsstyrelsen) får ge Swedavia anstånd från tidsramen på två år för genomförande av åtgärder.

Vid meningsskiljaktighet mellan Swedavia och fastighetsägaren ska frågan hänskjutas till tillsynsmyndigheten (Länsstyrelsen) för formellt beslut i frågan om vilka åtgärder som är rimliga att kräva. Åtgärderna ska i sådana fall vara vidtagna inom ett år efter lagakraftvunnet avgörande, om inte tillsynsmyndigheten bestämmer annat.

Åtgärder behöver inte vidtas

- (iii) i lokaler i vård- och undervisningsbyggnader som utsätts för angivna maximalljudnivåer för natt enligt (ii) om lokalerna används för sitt Ändamål nattetid endast undantagsvis,
- (iv) om kostnaderna med hänsyn till den effekt som uppnås inte är rimliga med hänsyn till byggnadens standard och värde,
- (v) på nybyggnader, tillbyggnader eller annan ändring av en byggnad än tillbyggnad, om ändringen innebär att byggnaden helt eller delvis tas i anspråk för annat ändamål än senast beviljade bygglov och som uppförts efter det att detta tillstånd vunnit laga kraft om byggnaden ligger innanför de bullerutbredningskurvor för sökt civil flygverksamhet som redovisats i tillståndsansökan. Plansch 1B för FBN 55 dBA och plansch 3B för max 70 dBA 3ggr/natt 150 nätter/år, bilaga 2 och 3 samt
- (vi) på byggnader som omfattades av regeringens beslut den 2 december 2004 (M1997/76/F/M) och där bullerskyddsåtgärder har reglerats.

Villkor 6a från 2019-11-25 behandlar bullerskyddsåtgärder dag/kväll gällande civil flygtrafik

Bullerskyddsåtgärder ska vidtas i bostadsrum, i såväl permanent- som fritidsbostäder, samt i lokaler i vård- och undervisningsbyggnader som utomhus regelbundet exponeras för maximal ljudnivå 80 dBA eller däröver från civil flygtrafik vid minst tre gånger per dag/kväll (kl. 06.00-22.00) under kalenderåret eller under perioden maj-augusti.

Målet för bullerskyddsåtgärderna ska vara att den ekvivalenta ljudnivån inomhus inte överskrider 30 dBA.

Bullerskyddsåtgärder ska vidtas allt eftersom flygtrafiken förändras. Bestämning av vilka byggnader som ska bli föremål för åtgärder ska grundas på teoretiska beräkningar och i samråd med tillsynsmyndigheten (Länsstyrelsen).

Bullerskyddsåtgärderna ska genomföras i samråd med fastighetsägaren. Bullerskyddsåtgärderna ska vara genomförda senast två år efter att villkoret fallit ut. Tillsynsmyndigheten (Länsstyrelsen) får ge Swedavia anstånd från tidsramen på två år för genomförande av åtgärder.

Vid meningsskiljaktigheter mellan Swedavia och fastighetsägaren ska frågan hänskjutas till tillsynsmyndigheten (Länsstyrelsen) för formellt beslut i frågan om vilka åtgärder som är rimliga att kräva. Åtgärderna ska i sådana

fall vara vidtagna inom ett år efter lagakraftvunnet avgörande, om inte tillsynsmyndigheten (Länsstyrelsen) bestämmer annat.

Åtgärder behöver inte vidtas

- (i) om kostnaderna med hänsyn till den effekt som uppnås inte är rimliga med hänsyn till byggnadens standard och värde,
- (ii) på nybyggnader, tillbyggnader eller annan ändring av en byggnad än tillbyggnad, om ändringen innebär att byggnaden helt eller delvis tas i anspråk för annat ändamål än senast beviljade bygglov och som uppförts efter det att detta beslut vunnit laga kraft om byggnaden ligger innanför de bullerutbredningskurvor som redovisats i bolagets utredning av den uppskjutna frågan U1 samt
- (iii) på byggnader som omfattades av regeringens beslut den 2 december 2004 (M1997/76/F/M) och där bullerskyddsåtgärder har reglerats.

Bullerskyddsåtgärder - militär trafik

Villkor 7

Bullerskyddsåtgärder ska vidtas i bostäder för permanentboende vilka vid normala start- och landningsförfaranden med militära jetflygplan utsätts för beräknade maximala ljudnivåer utomhus om 90 dBA och därutöver vid 700 eller fler tillfällen per år. Vid beräkning av ljudnivå ska inte inräknas rotestart eller start med efterbrännkammare.

Målet för bullerskyddsåtgärderna ska vara att den teoretiskt beräknade maximala ljudnivån inomhus i bostadsrum inte överstiger 55 dBA.

Bullerskyddsåtgärder ska vidtas först efter det att bullernivån utomhus har överskridits två på varandra följande år eller då bullernivån överskridits tre år under en femårsperiod. Bestämning av vilka byggnader som ska bli föremål för åtgärder ska grundas på teoretiska beräkningar och i samband med tillsynsmyndigheten (Generalläkaren).

Bullerskyddsåtgärderna ska genomföras i samråd med fastighetsägaren.

Bullerskyddsåtgärderna ska vara vidtagna senast vid årsskiftet två år efter att krav på åtgärder faller ut. Tillsynsmyndigheten (Generalläkaren) får ge Försvarsmakten anstånd från nämnda tidsram på två år för genomförandet av åtgärder.

Vid meningsskiljaktighet mellan Försvarsmakten och fastighetsägaren ska frågan hänskjutas till tillsynsmyndigheten (Generalläkaren) för formellt beslut i frågan om vilka åtgärder som är rimliga att kräva. Åtgärderna ska i sådana fall vara vidtagna inom ett år efter lagakraftvunnet avgörande, om inte tillsynsmyndigheten bestämmer annat.

Åtgärder behöver inte vidtas

(i) Om kostnaderna med hänsyn till den effekt som uppnås inte är rimliga med hänsyn till byggnadens standard och värde och

(ii) på nybyggnader, tillbyggnader eller annan ändring av byggnad än tillbyggnad, om ändringen innebär att byggnaden helt eller delvis tas i anspråk för annat ändamål än senaste beviljade bygglov och som uppförts efter det att detta tillstånd vunnit laga kraft om byggnaden *ligger i området innanför den blåmarkerade kurvan på plansch 3C bilaga 4.*

Bullerberäkningar

Villkor 8

Swedavia och Försvarsmakten ska årligen analysera trafikutfallet och bedöma vilka byggnader som kan omfattas av bullerskyddsåtgärder. Teoretiska beräkningar av flygbuller från aktuella trafikuppgifter ska ske minst vart 5:e år från och med 2015 eller på någon av tillsynsmyndigheternas begäran (Länsstyrelsen för civil trafik, Generalläkaren för militär trafik). Utförda analyser, bedömningar och beräkningar ska årligen redovisas till tillsynsmyndigheterna i miljörapporterna (Länsstyrelsen för civil trafik och Generalläkaren för militär trafik).

Villkor 9

De teoretiska bullerberäkningarna ska ske med vid var tidpunkt gällande beräkningsmetod för flygbuller som senast fastställts av Transportstyrelsen och Försvarsmakten i samråd med Naturvårdsverket. Saknas en sådan metod ska respektive tillsynsmyndighet (Länsstyrelsen för civil trafik, Generalläkaren för militär trafik) bestämma vilken metod som ska användas.

Kemikalier, farligt avfall m.m.

Villkor 10

Av den glykol som rinner av flygplanet vid avisning ska så mycket som möjligt samlas upp. Tekniska och administrativa åtgärder som krävs för detta ska vidtas. Swedavia ska årligen till tillsynsmyndigheten (Länsstyrelsen) rapportera den mängd glykol som har använts för avisning, den mängd som har samlats upp och hur den uppsamlade mängden har omhändertagits. (Se delegation)

Villkor 11

Halkbekämpning på rullbanor, taxibanor och andra hårdgjorda ytor ska ske mekaniskt. Urea får användas om det erfordras med hänsyn till flygsäkerheten och när den militära verksamheten kräver detta. Swedavia ska i den årliga miljörapporten redovisa typ och mängd av använt halkbekämpningsmedel. (Se delegation)

Villkor 12

Swedavia ska inom två år, efter att detta tillstånd tagits i anspråk, tagit i bruk en ny spridare av flytande urea enligt åtagande i ansökan eller alternativ teknik med minst motsvarande minskad miljöpåverkan. (Se delegation)

Villkor 13

Swedavia ska i samarbete med Försvarsmakten långsiktigt arbeta med att ersätta och minska användningen av urea som halkbekämpningsmedel mot mindre miljöpåverkande kemikalier och om ny alternativ teknik kan användas. Arbetet ska redovisas årligen i miljörapporten till tillsynsmyndigheten (Länsstyrelsen). Byte av halkbekämpningsmedel ska anmälas till tillsynsmyndigheterna (Länsstyrelsen och Generalläkaren). (Se delegation)

Villkor 14

Hantering av avfall, farligt avfall och kemiska produkter ska ske så att utsläpp till mark, luft och vatten förebyggs. Vid risk för spill eller läckage ska hantering ske på tät yta och på sådant sätt att spridning till mark och vatten förebyggs.

Lagring och uppställningsplatser för hälso- och miljöfarliga kemiska produkter och flytande farligt avfall ska vara invallade och utformade på ett sådant sätt att minst volymen av den största behållaren samt 10 % av övrig lagrad volym kan innehållas inom invallningen. Spill ska omgående samlas upp och tas omhand.

Villkor 15

Flygbränsle och övrigt drivmedel ska hanteras och förvaras i behållare försedda med larm och skyddsanordningar så att utsläpp till mark, luft och vatten förebyggs. Vid risk för spill eller läckage ska hantering ske på tät yta så att spridning till mark och vatten förebyggs.

Lagrings- och uppställningsplatser ska vara utformade på ett sådant sätt att behållare med tillhörande påfyllningsanordningar ska vara invallade i täta invallningar som rymmer minst volymen av den största behållaren samt

10% av övrig lagrad volym kan innehållas inom invallningen. Spill ska omgående samlas upp och tas omhand. (Se delegation)

Brandövningsplatsen

Villkor 16

Släckvatten från så kallade ”smutsiga övningar” på betongplattan ska samlas upp och omhändertas som farligt avfall eller på annat sätt som tillsynsmyndigheten (Länsstyrelsen) godkänner.

Villkor 17

Då brandövningar sker på mark bestående av grus där släckvatten kan infiltrera ned i marken får endast rent vatten användas som släckmedel.

Övrigt

Villkor 18

Ett kontrollprogram för flygverksamheten på gräsbanorna ska tas fram i samråd med tillsynsmyndigheten (Länsstyrelsen) senast tre månader efter att detta tillstånd har vunnit laga kraft. Kontroll ska ske första gången året efter att detta tillstånd tagits i anspråk samt därefter återkommande med intervall som fastställs i samråd med tillsynsmyndigheten (Länsstyrelsen) eller på tillsynsmyndighetens begäran. Redovisning av kontrollen ska ske till tillsynsmyndigheten (Länsstyrelsen).

Villkor 19

Ett reviderat egenkontrollprogram ska senast inom sex månader från att tillståndet tagits i anspråk lämnas in till respektive tillsynsmyndighet (Länsstyrelsen för civil trafik, Generalläkaren för militär trafik).

Villkor 20

Swedavia och Försvarmakten ska ha rutiner för att säkerställa att samtliga verksamhetsutövare som kan beröras av detta tillstånd har kännedom om det och dess villkor.

Villkor 21

Om verksamheten i sin helhet eller i någon del av denna upphör eller i övrigt ändras på sådant sätt att markanvändningen ändras ska detta senast sex månader före nedläggning/ändring anmälas till berörd tillsynsmyndighet (Länsstyrelsen och/eller Generalläkaren). Kemiska produkter och farligt avfall ska tas omhand på sätt som respektive tillsynsmyndighet bestämmer. Swedavia och/eller Försvarmakten ska vidare i samråd med berörd tillsynsmyndighet utreda om förorenade områden, inklusive byggnader, finns inom verksamhets- eller delområdet och i sådana fall också ansvara för

att efterbehandling sker, efter vederbörlig prövning enligt 10 kap. miljöbalken.

46.3 Delegation

Miljöprövningsdelegationen överlåter med stöd av 19 kap. 5 § och 22 kap. 25 § tredje stycket miljöbalken åt tillsynsmyndigheterna (*Länsstyrelsen för civil trafik, Generalläkaren för militär trafik*) att vid behov besluta om ytterligare villkor avseende:

- Hantering och omhändertagande av glykolspill (Länsstyrelsen och Generalläkaren), *villkor 10*.
- Försiktighetsåtgärder vid hantering och omhändertagande av dagvatten med halkbekämpningsmedel (*Länsstyrelsen och Generalläkaren*), *villkor 11*.
- Försiktighetsåtgärder vid byte av halkbekämpningsmedel och användningen av ny teknik för spridning av halkbekämpningsmedel (Länsstyrelsen) *villkor 12 och 13*.
- Försiktighetsåtgärder vid hantering och förvaring av flygbränsle och andra drivmedel (*Länsstyrelsen och Generalläkaren*), *villkor 15*.

46.4 Uppskjutna frågor

Miljöprövningsdelegationen sköt med stöd av 19 kap. 5 § och 22 kap. 27 § första stycket miljöbalken upp avgörandet av slutliga villkor som rörde bullerskyddsåtgärder och förorenat dagvatten samt sediment från dammarna.

Redovisningen av samtliga utredningar, U1-U7, med bland annat uppgifter om kostnader och miljönytta för åtgärdsförslag m.m. samt förslag till slutliga villkor ska lämnas till miljöprövningsdelegationen senast den 31 mars 2016 för utredning U1 och senast 3 år efter det att tillståndet tagits i anspråk för utredningar U2-U7.

Swedavia ska under prövotiden genomföra följande utredningar.

U1 om bullerskyddsåtgärder

Redovisat och avslutat.

U2

Swedavia ska utreda uppsamlingsgraden av dagvatten inom flygplatsens olika områden (rullbana, gräsbana, Försvarmaktens område, brandövningsplatsen och airside). Redovisningen ska omfatta förslag på

åtgärder som kan vidtas för att samla upp större mängder förorenat dagvatten. Om det finns bräddutsläpp ska dessa också redovisas. Redovisningen ska också innehålla möjliga åtgärder för att förhindra att dagvatten leds till slukhålet och förslag på möjliga alternativ för omhändertagande/utsläppspunkt för dagvatten samt åtgärder för att säkerställa att dagvattnet från brandövningsplatsen samlas upp i dagvattensystemet. För de olika förslagen ska kostnader och miljönytta redovisas.

U3

Swedavia ska under prövotiden ta fram tillförlitliga uppgifter om dagvattenutsläppet som sker via provpunkterna RV1, D2 och slukhålet. Uppgifter om flödesmängder och föroreningsinnehåll (bl.a. kväve, metaller, PFOS, olja) ska redovisas. Swedavia ska redogöra för utsläppens miljöpåverkan och vid behov föreslå åtgärder för att minska påverkan på omgivningen. Kostnader och miljönytta för de olika förslagen ska redovisas.

U4

Swedavia ska beskriva och redovisa nuvarande utsläppspunkt i Snäckviken av dagvatten. Swedavia ska utreda om det är lämpligt att släppa ut dagvatten till Snäckviken så som sker idag och vid behov föreslå en lämpligare utsläppspunkt (t.ex. längre ut från land) eller annat omhändertagande av dagvatten. Kostnader och miljönytta för de olika förslagen ska redovisas.

U5

Swedavia ska redovisa vilken beredskap som idag finns för att förhindra att föroreningar och släckvatten från ett utsläpp eller olycka rinner ned i slukhålet eller når ut i Snäckviken. Swedavia ska även utreda vilka ytterligare åtgärder som kan vidtas för att förhindra utsläpp till slukhålet och Snäckviken. Kostnader och miljönytta för de olika åtgärderna ska redovisas.

U6

Swedavia ska utreda vattnet i de två buffertdammarna för ureahaltigt dagvatten med avseende på föroreningar som kväve, metaller, PFOS, olja och i övrigt sådana föroreningar som verksamheten ger eller kan ha gett upphov till. Swedavia ska ge förslag på hur vattnet kan användas alternativt omhändertas. Swedavia ska ge förslag på eventuella försiktighetsåtgärder som bör vidtas på grund av resultaten från utredningen. Kostnader och miljönytta för de olika åtgärderna ska redovisas.

46.5 Provisoriska föreskrifter

Under provotiden och till dess att Miljöprövningsdelegationen har beslutat annat ska följande provisoriska föreskrifter gälla.

P1

Om inte annat följer av övriga provisoriska villkor ska uppsamling och hantering av dagvatten ske i huvudsaklig överensstämmelse med vad Swedavia angett i ansökningshandlingarna eller i övrigt åtagit sig i ärendet.

P2

För att så långt som möjligt förhindra att kväve läcker till grundvattnet eller Östersjön ska vid användning av urea som halkbekämpningsmedel dagvatten från rullbanor, taxibanor och hårdgjorda ytor samlas upp i täta dammar. Vattnet ska användas för bevattning. Tillsynsmyndigheten (Länsstyrelsen) får dock medge att vattnet får användas för annat ändamål.

P3

Endast bevuxna markytor får bevattnas. Före första gången som ett område ska bevattnas ska detta meddelas till tillsynsmyndigheten (Länsstyrelsen). Meddelandet ska innehålla beskrivning av bevattningsområdets läge och markbeskaffenhet, t.ex. beskrivning av markprofiler som visar jorddjup och jordarter inom bevattningsområdet.

46.6 Igångsättnings tid

Miljöprövningsdelegationen anger ingen tid inom vilken verksamheten ska ha satts igång eftersom tillståndet avser en verksamhet som redan pågår.

46.7 Verkställighet

Miljöprövningsdelegationen bifaller Swedavias yrkande om verkställighetsförordnande. Tillståndet får tas i anspråk även om beslutet inte har vunnit laga kraft.

46.8 Återkallelse av tidigare beslut

Detta tillstånd ersätter tidigare meddelade tillstånd för verksamheten.

46 Växjö Småland Airport AB.

46.1 Beslut

Datum	Beslutsmyndighet	Beslutet avser
1996-10-03	Koncessionsnämnden	Tillstånd till verksamheten vid flygplatsen, inbegripet en förlängning av rullbana söderut till 2 100 meter samt till anläggande av uppställningsplats och taxibana.

46.2 Gällande beslutstext och miljövillkor

Villkoren hämtade från beslut 1996-10-03.

Tillståndet gäller högst 24 500 flygrörelser per år, samt till en förlängning söderut av rullbanan till 2 100 meter och till anläggande av uppställningsplats och taxibana.

Tillståndet i den del som avser byggnadsåtgärder förfaller om verksamheten vid de nyanlagda delarna inte satts igång senast den 1 september 1999.

Koncessionsnämnden uppskjuter med stöd av 21 § miljöskyddslagen avgörandet av vilka villkor som skall gälla för utsläpp till luft av kväveoxider från flygplatsen. Bolaget åläggs att utreda förutsättningarna att minska dessa utsläpp. Resultatet av utredningen jämte förslag till villkor skall redovisas till Koncessionsnämnden senast den 1 november 1997.

För tillståndet gäller följande villkor:

Villkor 1

Verksamheten - inbegripet flygplanstyper, flygvägar, start- och landningsförfarande, trafikering under dygnet - skall bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad bolaget har uppgett eller åtagit sig i ärendet, såvida inte annat framgår av detta beslut. Trafikledningen skall, med hänsyn tagen till flygsäkerheten, ske på sådant sätt att bullerstörningar undviks i största möjliga utsträckning.

Villkor 2

Från och med den 1 april 2002 får det inte förekomma trafik med sådana civila jetflygplan som är certifierade enligt ICAO annex 16 till Chicagokonventionen, kapitel 2.

Det får inte heller förekomma planerad trafik nattetid (kl 24 - 06) med sådana flygplan fram till den denna tidpunkt.

Villkor 3

Vid start på bana 19 skall om flygsäkerheten tillåter samtliga civila jetflygplan och övriga civila flygplan med tillåten startvikt överstigande 5,7 ton ha uppnått avståndet 4,5 nautiska mil från flygplatsens huvudfyr, innan vänstersväng får påbörjas.

Villkor 4

Bullerbegränsande åtgärder skall vidtas i bostäder för permanent boende i flygplatsens omgivningar som utsätts för flygbuller som nattetid vid minst tre tillfällen per natt utsätts för momentana störningar som överstiger 80 dB(A), varvid målet skall vara att bullernivån i bostaden inte skall överstiga 45 dB(A).

Teoretiska beräkningar för de förekommande flygplanstyperna skall användas vid bestämning av vilka bostäder som skall bli föremål för åtgärder. Åtgärder behöver inte vidtas för flygplan som är certifierade enligt ICAO, annex 16 till Chicagokonventionen, kapitel 2. Åtgärder behöver heller inte vidtas om den verkliga bullernivån i bostaden inte överstiger 45 dB(A). Åtgärderna skall utformas i samråd med fastighetsägaren.

Villkor 5

För avisning av flygplatsens markytor får användas högst 10 ton urea per år om det inte under något enstaka år finns särskilda skäl för en större ureaanvändning. En större ureaanvändning eller användning av annat avisningsmedel får inte leda till en ökad kvävebelastning på Helgasjön än vad som följer av en användning av 10 ton urea per år.

Villkor 6

Spill av glykol från avisning av flygplan skall - beräknat på hel vintersäsong - samlas upp till minst 80 %.

Villkor 7

Bolagets cisterner för drivmedel skall vara förlagda inom ett invallat område.

Villkor 8

Ett förslag till kontrollprogram skall ges in till tillsynsmyndigheten inom tid som tillsynsmyndigheten bestämmer.

46.3 Delegation

Koncessionsnämnden överlåter, med stöd av 20 § andra stycket miljöskyddslagen, åt miljö- och hälsoskyddsnämnden i egenskap av tillsynsmyndighet att fastställa de villkor som erfordras i följande avseenden.

- D1. Åtgärder och begränsningar i samband med sådan halkbekämpning på flygplatsens markytor som innebär en större årlig användning av urea än 10 ton eller användning av annat avisningsmedel än urea.
- D2. Åtgärder och begränsningar i samband med omhändertagande och/eller rening av vattenutsläpp från flygplatsens brandövningsplats.
- D3. Åtgärder för uppsamling av utsläpp till vatten i samband med haveri och större spill på flygplatsen.
- D4. Hantering och omhändertagande av avfall.
- D5. Åtgärder enligt villkor 4 vid meningsskiljaktigheter mellan bolaget och fastighetsägare.

47 Åre Östersund Airport

47.1 Beslut

Datum	Beslutsmyndighet	Beslutet avser
1995-12-04	Koncessionsnämnden nr 214-95	Försvarmakten lämnas tillstånd enligt miljöskyddslagen till verksamheten vid F4 och Östersund/Frösön flygplats. Beslutet överklagas.
1998-07-16	Regeringen nr 4	Ändrad lydelse av första och andra stycket i villkor 10, samt villkor 14 i det överklagade beslutet från 1995-12-04.
2005-06-09	Regeringen nr 14	Återförvisning av prövotidsutredningen till Östersunds tingsrätt, miljödomstolen, för fortsatt handläggning.
2008-11-13	Miljödomstolen, Mål nr M 1786-07	Luftfartsverket lämnas tillstånd enligt Miljöbalken.
2009-11-03	Miljööverdomstolen Mål nr M 9889-08	Ändring av MD 2008-11-13 beträffande villkor 3, 5 och 7.
2010-12-01	Högsta domstolen	Meddelar ej prövningstillstånd för överklagad dom 2008-2009.

47.2 Gällande beslutstext och villkor

Villkoren avser besluten från 2008-11-13 och 2009-11-03.

Miljödomstolen lämnar Luftfartsverket (LFV) tillstånd enligt miljöbalken till verksamhet vid Åre Östersund Airport inom fastigheten Östersund Kungsgården 5:1 omfattande högst 19 260 flygrörelser per år, varav 19 110 i civil verksamhet (dock högst 11 260 med tunga flygplan) och 150 flygrörelser i militär luftfart.

Tillståndet innefattar också rätt för LFV att, vid förekommande behov, utföra och ta i drift följande om-, ny- och tillbyggnader.

Terminalbyggnaden, uppställningsplatser, parkering och anslutningsvägar, utbyggnad för parkering, tvätt, service och underhåll av egna fordon samt brandövningsplats.

Tillståndet får tas i drift oaktat om det inte har vunnit laga kraft. (MD 2008-11-13).

Villkor 1

Om inte annat framgår av övriga villkor ska anläggningen och 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.

(MD 2008-11-13)

Villkor 2

Landningar ska företrädesvis ske på bana 12 och starter ska företrädesvis ske på bana 30 under förutsättning att flygsäkerheten inte äventyras.

(MD 2008-11-13)

Villkor 3

Upphävdes av MÖD 2009-11-03.

Villkor 4

Bostäder för permanentboende samt vård- och undervisningslokaler som vid beräkning av bullernivåer utomhus exponeras för FBN 60 dB(A) eller mer ska bullerisolas i skälig omfattning efter samråd med tillsynsmyndigheten och fastighetsägaren. Målet med åtgärderna ska vara att flygbullernivån FBN inomhus inte överstiger 30 dB(A) och att den maximala ljudnivån i bostäder nattetid samt i lokaler som används nattetid inte överstiger 45 dB(A).

(MD 2008-11-13)

Villkor 5

Uppsamling av avisningsmedel för flygplan ska ske med stor omsorg och med syfte att eftersträva en hög uppsamlingsgrad i nu installerade uppsamlingsanordningar.

(MÖD 2009-11-03)

Villkor 6

Allt spillvatten från verkstäder, tvätthallar och liknande utrymmen där avloppsvattnet kan bli förorenat av olja ska behandlas i oljeavskiljare innan det leds vidare till det kommunala spillvattennätet.

(MD 2008-11-13)

Villkor 7

Tankar för lagring av drivmedel och andra miljöfarliga ämnen ska vara invallade med en invallad volym motsvarande den största tankens volym plus 10% av övriga – inom samma område – tankars volym.
(MÖD 2009-11-03)

Villkor 8

LFV ska utarbeta en handlingsplan med förslag till åtgärder beträffande användning av miljöklassade fordon och bränslen vid egna transporter i verksamheten. LFV ska därefter i miljörapporten till tillsynsmyndigheten redovisa genomförandet av handlingsplanen.
(MD 2008-11-13)

Villkor 9

Ett kontrollprogram ska finnas som medger en tillräckligt säker kontroll av att verksamheten bedrivs inom givna föreskrifter och villkor till skydd för människors hälsa och miljön. Programmet ska även innefatta undersökning av harrbeståndet i Lövtorpsbäcken och hur detta påverkas av utsläpp till vatten från verksamheten.
(MD 2008-11-13)

Miljödomstolen överlåter med stöd av 22 kap 25 § miljöbalken till tillsynsmyndigheten att utfärda ytterligare skyddsföreskrifter med anledning av brandövningsverksamhet samt verksamhet gällande tvätt, garage och verkstad för fordon inom fastigheten. Skäliga skyddsåtgärder med anledning av buller från helikopterrörelser får bestämmas av tillsynsmyndigheten.
(MD 2008-11-13)

48 Ängelholm Helsingborg Airport

48.1 Beslut

Datum	Beslutsmyndighet	Beslutet avser
1995-07-06	Koncessionsnämnden nr 11/94	Tillstånd enligt miljöskyddslagen till verksamheten vid F 10 Ängelholms flygstation. Beslutet överklagades.
1998-10-16	Koncessionsnämnden nr 144/98	Tillstånd enligt miljöskyddslagen till verksamheten vid F 10 Ängelholms flygstation. Beslutet överklagades.
1998-11-27	Koncessionsnämnden	Rättelse angående villkor i beslut 1998-10-16.
2000-09-28	Regeringen nr 20	Överklagande angående tillstånd enligt miljöskyddslagen, beslut 1998-10-16.
2007-01-12	Miljödomstolen M926/07	Miljöprövning, deldom
2005-07-05	Miljödomstolen	Föreläggande i ärende ”Ansökan om tillstånd till verksamhet vid Ängelholm Helsingborg Airport”.
2007-01-12	Miljödomstolen M 926/07:1302	Deldom Miljötillstånd.
2007-02-02		MD 07-01-12 vinner laga kraft.
2007-05-14	Miljööverdomstolen M 926/07:132	Överklagande
2008-11-24	Miljööverdomstolen, Mål nr M 926-07	Tillstånd för att bli förlänga rullbanan med 400 m mot nordväst. Prövotid med utredningsvillkor. U1 och P1 upphävs.
2010-06-17	Miljödomstolen, Mål nr M 965-05.	Slutligt villkor 9 för buller.

48.2 Gällande beslutstext och villkor

LFV övertog förvaltningsansvaret för flygplatsen den 1 juli 2003 och lämnade in ansökan om miljöprövning under april 2005.

Domstolsförhandling genomfördes 1 november 2006 och deldom meddelades den 12 januari 2007. LFV överklagade del av beslutet den 1 februari 2007. Tillståndsvillkoren överklagades inte och därmed vann de laga kraft den 2 februari.

Tillståndet omfattar linjefart, fraktflyg, charter och allmänflyg om högst 27 500 flygrörelser med civila flygplan, per år, varav högst 14 500 rörelser med tunga flygplan och 13 000 med lätta.

Villkor 1

Verksamheten skall bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad Luftfartsverket uppgivit i tillståndsansökan och i övrigt åtagit sig i målet.
(MD 2007-01-12)

Villkor 2

Ett system för flygvägsuppföljning skall finnas i drift.
(MD 2007-01-12)

Villkor 3

Halkbekämpning skall företrädesvis ske genom sandning. Bolaget får därutöver inte använda andra halkbekämpningsmedel än sådana som är baserade på acetat, formiat eller annan substans med från miljösynpunkt jämförbara eller bättre egenskaper. I undantagsfall får urea användas i samband med underkyllt regn eller vid motsvarande svåra isförhållanden eller på platser som från trafiksäkerhetssynpunkt kräver särskilt noggrann halkbekämpning. När urea använts skall anmälan om detta göras till tillsynsmyndigheten.
(MD 2007-01-12)

Villkor 4

Flygplatsen skall upprätta rutiner för mottagande, registrering och uppföljning av synpunkter från allmänheten.
(MD 2007-01-12)

Villkor 5

För samråd om miljöfrågor rörande flygplatsverksamheten skall finnas ett samarbetsorgan, i vilket skall ingå företrädare för Luftfartsverket, Länsstyrelsen i Skåne län, Båstad och Ängelholms kommuner. Till samrådsorganet kan också knytas ytterligare kommuner och andra som deltagarna anser bör delta i organets arbete.

(MD 2007-01-12)

Villkor 6

En provpunkt skall upprättas i Lerbäcken före flödet i Kagleån. Omfattningen av provtagningen i denna punkt delegeras till tillsynsmyndigheten i enlighet med D2.

(MD 2007-01-12)

Villkor 7

Kemikalier och drivmedel skall förvaras inom tät invallning som kan ta emot den

största behållarens volym och rymma minst 10% av övriga volym.

(MD 2007-01-12)

Villkor 8

Kontrollprogram för verksamheten med angivande av mätmetod, mätfrekvens och utvärderingsmetod skall finnas. (MD 2007-01-12).

Villkor 9

Swedavia AB ska genomföra bullerbegränsande åtgärder på bostadshus (såväl permanentbebyggelse som fritidshus) samt sådana byggnader som skolor, daghem och vårdinrättningar vilka utsätts för flygbullernivå (FBN) utomhus överstigande 60 dB(A) eller som i medeltal minst tre gånger per dygn dag och kväll (kl 06:00-22:00) under ett år, d v s minst 1 095 gånger per år, utsätts för maximala bullernivåer utomhus överstigande 80 dB(A). Målet för de bullerbegränsande åtgärderna skall vara att den ekvivalenta ljudnivån inomhus inte överstiger 30 dB(A).

Swedavia AB skall även genomföra bullerbegränsande åtgärder på bostadshus (såväl permanentbebyggelse som fritidshus) samt sådana byggnader som skolor, daghem och vårdinrättningar vilka regelbundet i medeltal minst tre gånger per natt (kl 22:00-06:00) under minst 150 nätter, d v s minst 450 gånger per år, utsätts för maximala bullernivåer utomhus överstigande 70 dB(A). Målet för de bullerbegränsande åtgärderna skall vara att den ekvivalenta ljudnivån inomhus inte överstiger 30 dB(A) och att den maximala ljudnivån inomhus nattetid inte överstiger 45 dB(A).

Teoretiska beräkningar av flygbuller med verktyget INM 7.0 (Integrated Noise Model) eller verktyg baserat på den europeiskt godkända bullerberäkningsmetoden ECAC doc 29 v3, eller uppdateringar av denna metod eller metod som ersätter denna metod, ska användas vid bestämningen av vilka byggnader som ska bli föremål för åtgärder.

Åtgärder behöver inte vidtas på byggnader som är byggda efter den 24 november 2008.

Bullerskyddsåtgärderna enligt ovan ska vidtas senast inom två år efter det att förhållanden som motiverar åtgärderna har inträtt. Åtgärderna ska således vidtas efter hand som verksamheten ökar.

Åtgärder ska vidtas endast om kostnaderna är rimliga med hänsyn till bostadens standard och värde. Åtgärderna ska utformas och utföras i samråd med fastighetsägaren. Vid tvist mellan Swedavia AB och fastighetsägaren om behov av åtgärder eller deras utformning ska frågan hänskjutas till tillsynsmyndigheten för beslut om vilka åtgärder som ska utföras. Åtgärderna ska i sådana fall vara vidtagna inom ett år efter lagakraftäggande avgörande, om inte tillsynsmyndigheten bestämmer annat.

Åtgärder behöver inte vidtas på daghem, vård- eller skolbyggnader som utsätts för den angivna nivån nattetid om de inte används för ändamålet nattetid.

(MD 2010-06-17)

Delegerande

Miljödomstolen överlåter, enligt 22 kap 25 § tredje stycket miljöbalken, åt tillsynsmyndigheten att fastställa de ytterligare villkor som kan fordras beträffande:

D1

Utformning av mellanmagasin för att öka uppehållstiden för dagvatten.

D2

Utformningen av kontrollprogrammet inklusive eventuella kompletteringar beträffande recipientkontrollen (inom ramen för Rönneåkommittens samordnade vattendragskontroll)

D3

Den nya brandövningsplatsen.

D4

Flygklubbarnas verksamhet efter förslag av LFV.

49 Örnsköldsvik Airport

49.1 Beslut

Datum	Beslutsmyndighet	Beslutet avser
1999-05-26	Miljödomstolen nr M 541-99	Tillstånd enligt miljöskyddslagen till verksamheten vid Örnsköldsvik flygplats.

49.2 Gällande beslutstext och villkor

Villkoren hämtade från beslut 1999-05-26.

Miljödomstolen lämnar Luftfartsverket tillstånd enligt miljöskyddslagen till fortsatt verksamhet vid Örnsköldsvik flygplats. Tillståndet omfattar högst 12 200 flygplansrörelser per år, varav högst 7 000 med tunga flygplan. Tillståndet innefattar inte flygtrafik efter den 1 april år 2002 med civila jetflygplan som inte uppfyller bullernormerna i ICAO Annex 16, volym I kapitel 3.

För tillståndet 99-05-26 gäller följande villkor:

Villkor 1

Om inte annat följer av detta beslut skall verksamheten – inbegripet åtgärder för att minska vatten- och luftföroreningar, buller och andra störningar till omgivningen – bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad Luftfartsverket har uppgett eller åtagit sig i målet. Mindre ändring får dock vidtas efter medgivande av tillsynsmyndigheten under förutsättning att ändringen inte bedöms komma att medföra ökade störningar för omgivningen.

Villkor 2

Luftfartsverket skall genomföra bullerbegränsande åtgärder i byggnader med bostäder för permanent boende i flygplatsens omgivning som

- i medeltal minst tre gånger per natt mellan kl 22 och 07 utsätts för maximalbullernivåer utomhus som överstiger 80 dB(A)
- dag- och kvällstid utsätts för maximalbullernivåer utomhus som överstiger 90 dB(A)
- utsätts för flygbullernivå FBN som överstiger 60 dB(A).

Vid bestämmande av vilka bostäder som skall åtgärdas skall användas den teoretiska modell för flygbullerberäkning som Försvarsmakten och Luftfartsverket på uppdrag av Regeringen fastställt den 26 februari 1998.

Målet för åtgärderna är att den maximala ljudnivån inomhus inte överstiger 45 dB(A) och att flygbullernivån FBN inomhus inte överstiger 30 dB(A).

Åtgärder behöver inte vidtas för buller från flygplan som efter den 1 april 2002 inte omfattas av tillståndet enligt denna dom.

Miljödomstolen överlåter enligt 20 § andra stycket miljöskyddslagen åt tillsynsmyndigheten att efter förslag från Luftfartsverket bestämma vilka bostäder som skall bullerisolas och när detta skall ske. Kostnaden för erforderliga åtgärder skall vara rimlig med hänsyn till byggnadens standard och värde. Åtgärderna skall utformas och utföras i samråd med fastighetsägaren.

Villkor 3

Spill på mark av glykol från avisning av flygplan på plattan framför stationsbyggnaden skall – beräknat som riktvärde för en hel vintersäsong – samlas upp till minst 80 % och omhändertas på ett sätt som godkänns av tillsynsmyndigheten.

Villkor 4

Luftfartsverket skall ge in förslag till kontrollprogram till tillsynsmyndigheten inom sex månader från det att detta beslut vunnit laga kraft

Villkor 5

Halkbekämpning på flygplatsens rullbanor skall företrädesvis ske mekaniskt och med hjälp av sand. För halkbekämpningen på flygplatsens rullbanor får användas högst 15 ton urea per år räknat som medelvärde över en treårsperiod. Övrig erforderlig halkbekämpning med kemiska ämnen skall ske med acetatbaserat eller från miljösynpunkt likvärdigt avisningsmedel.

Används mer än 10 ton urea per år räknat som medelvärde över en treårsperiod, överlåter miljödomstolen med stöd av 20 § miljöskyddslagen åt tillsynsmyndigheten att föreskriva de extra villkor angående miljökonsekvensutredningar och skyddsåtgärder m.m. som kan erfordras.

Miljödomstolen överlåter vidare med stöd av 20 § miljöskyddslagen åt tillsynsmyndigheten att

- föreskriva de villkor som kan erfordras för omhändertagande av uppsamlat glykolspill,

- föreskriva de villkor som kan erfordras för uppsamling och/eller rening av förorenat vatten från brandövningar,
- föreskriva de villkor som kan erfordras för spridning av rötslam på flygplatsområdet,
- föreskriva de villkor som kan erfordras för omhändertagande av spillvatten från Cassel Aero-anläggningen.

50 Örebro flygplats

50.1 Beslut

Datum	Beslutsmyndighet	Beslutet avser
1994-12-22	Koncessionsnämnden nr 188/94	Tillstånd enligt miljöskyddslagen till verksamheten vid Örebro-Bofors flygplats. Beslutet överklagades.
1995-06-08	Regeringen nr 4	Överklagande av tillstånd till verksamheten.
1996-05-28	Koncessionsnämnden nr 91/96	Ansökan om ändring av villkor för verksamheten.
1998-04-09	Koncessionsnämnden	Tillståndsbeslut
2000-09-14	Regeringen	Ändring av två villkor, i övrigt fastställelse av KN 98-04-09.
2001-05-21	Länsstyrelsen	Beslut om tolkning av bullerisoleringsåtgärder
2003-02-17	Miljödomstolen, Mål nr M 275-01	Villkor för bullerskyddsåtgärder
2005-01-12	Miljööverdomstolen, M 2073-03	Slutligt villkor för bullerisolerande åtgärder
2015-02-16	Mark- och miljödomstolen, M 5021-13	Deldom
2021-10-22	Mark- och miljödomstolen, M 5021-13	Beslut om att provotiden avseende dagvattenhantering (U1) avslutas, de provisoriska föreskrifterna P1 och P2 i deldomen 2018-08-17 upphävs och beslutar med stöd av 22 kap. 25 § tredje stycket miljöbalken om delegation till Tillsynsmyndigheten.

50.2 Tillstånd

Mark- och miljödomstolen lämnar Örebro Flygplats AB tillstånd enligt 9 kap. miljöbalken till befintlig och utökad verksamhet vid Örebro flygplats med högst 30 000 flygrörelser per år.

50.3 Villkor och bemyndiganden

Allmänt villkor

Villkor 1

Om inte annat framgår av övriga villkor ska verksamheten – med åtgärder för att minska buller, luft- och vattenföroreningar samt andra störningar för omgivningen – bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad bolaget uppgett eller åtagit sig i målet.

Trafik med kapitel 2-flygplan

Villkor 2

Civila flygplan som är bullercertifierade enligt ICAO Annex 16, kapitel 2 får inte starta från eller landa på flygplatsen kl. 22.00–06.00, om inte trafiken sker med dispens från Transportstyrelsen.

Flygvägar för avgående trafik

Villkor 3

Vid start på bana 01 ska rak utflygning tillämpas tills flygplanet nått en sådan höjd att ljudnivån på marken understiger maximal ljudnivå 70 dBA. Vid start på bana 19 ska utflygningsväg 19A tillämpas, vilket innebär rak utflygning tills flygplanet når flygfyren RB varefter flygplanet ska anlägga högersväng. Utflygningsväg 19A ska följas tills flygplanet nått en sådan höjd att ljudnivån på marken understiger maximal ljudnivå 70 dBA. Kursen får korrigeras om flygplanet riskerar att flyga över Laxå eller annan tätort. Överflygning av tätort vid start får inte ske förrän flygplanet nått en sådan höjd att ljudnivån på marken understiger maximal ljudnivå 65 dBA. Order om lägsta tillåtna höjd för kursändring och flygning över tätort ska lämnas av flygtrafikledningen med beräkning av standardbullermatta för flygplanstypen i fråga.

När flygplatsen är öppen ska flygning över sjön Tysslingen i största möjliga utsträckning undvikas.

Undantag från kraven får göras om det behövs med hänsyn till flygsäkerheten.

Flygvägar för avgående trafik redovisas på karta, bilaga 1.

Flygvägar för ankommande trafik

Villkor 4

Vid landning ska flygning över tätort ske på sådan höjd att bullernivån på marken understiger maximal ljudnivå 65 dBA. Det gäller dock inte för tätort inom 20 km i rak förlängning av banan räknat från banans ändpunkter. Order om lägsta tillåtna höjd ska lämnas av flygtrafikledningen med beaktande av standardbullermattan för flygplanstypen i fråga.

När flygplatsen är öppen ska flygning över sjön Tysslingen i största möjliga utsträckning undvikas.

Undantag från kraven får göras om det behövs med hänsyn till flygsäkerheten.

Flygvägar för ankommande trafik redovisas på karta, bilaga 1.

Motorreversering

Villkor 5

Motorreversering ska i största möjliga utsträckning undvikas.

Bullerskyddsåtgärder

Villkor 6

Bolaget ska vidta bullerskyddsåtgärder i bostadsbyggnader (både permanent och fritidsbostäder) och i lokaler för vård, undervisning eller motsvarande som utomhus

- a. exponeras för FB_{NEU} 55 dBA eller högre eller
- b. exponeras för maximal ljudnivå 70 dBA eller högre minst 150 nätter per kalenderår med minst tre bullerhändelser per natt.

Bolaget ska också vidta bullerskyddsåtgärder i bostadsbyggnader som regelbundet exponeras för maximal ljudnivå 80 dBA eller högre kl. 06.00–22.00. Målet för bullerskyddsåtgärderna ska vara att den ekvivalenta ljudnivån inomhus inte överstiger 30 dB $L_{Aeq,T}$ och att den maximala ljudnivån inomhus inte överstiger 45 dB L_{AFmax} kl. 22.00–06.00. Åtgärder behöver inte vidtas för buller från kapitel 2-flygplan som trafikerar flygplatsen med dispens från Transportstyrelsen.

Dimensionerande för bullerskyddsåtgärderna ska vara de vid varje tidpunkt mest bullrande flygplanstyperna, dock inte sådana flygplanstyper som förekommer endast vid enstaka tillfällen. Vid bestämmande av vilka byggnader som ska bli föremål för åtgärder ska teoretiska beräkningar av flygbuller göras med den beräkningsmodell för flygbuller som senast

fastställt av Transportstyrelsen och Försvarsmakten i samråd med Naturvårdsverket.

Vid bedömning av vilka åtgärder som ska vidtas ska hänsyn även tas till att kostnaderna är rimliga med hänsyn till byggnadens standard och värde. Vid rimlighetsbedömningen ska även beaktas tidigare vidtagna åtgärder och nedlagda kostnader på byggnaden.

Åtgärder ska utformas och utföras i samråd med fastighetsägaren. Vid meningsskiljaktighet mellan bolaget och fastighetsägaren om åtgärdernas utformning och dimensionering ska bolaget hänskjuta frågan till tillsynsmyndigheten för beslut om vilka åtgärder som bedöms rimliga att kräva. Tillsynsmyndigheten får i ett sådant fall medge anstånd från tidskravet för genomförande av åtgärder.

Bolaget ska ge in ett förslag till en åtgärdsplan till tillsynsmyndigheten senast ettår från det att domen har fått laga kraft och därefter på nytt inom den tid som tillsynsmyndigheten bestämmer. Planen ska innehålla en förteckning över fastigheter som kan bli aktuella för åtgärder med markeringar på ekonomisk karta eller motsvarande dokument och uppgift om när åtgärdsskyldighet kan inträffa. Åtgärderna ska vara vidtagna senast inom två år från det att de störningssituationer som anges i detta villkor har inträffat.

Halkbekämpning

Villkor 7

Urea får endast användas för halkbekämpning på banorna i begränsad omfattning om flygsäkerheten kräver det.

Kemikalie- och avfallshantering

Villkor 8

Kemiska produkter och avfall som uppkommer i verksamheten ska förvaras och i övrigt hanteras så att det inte finns risk för förorening av mark och vatten. För flytande kemiska produkter och flytande farligt avfall ska lagrings- och uppställningsplatser invallas så att minst hälften av den totala volymen, dock minst den största behållarens volym plus 10 procent av de övriga kärlens sammanlagda volym, kan innehållas i invallningen.

Kontrollprogram

Villkor 9

Villkor 10

Dagvatten från platta för avisning av flygplan ska samlas upp och behandlas externt om glykolhalten överstiger två procent, vatten med lägre halt får släppas till recipient via reningsanläggning.

Ett kontrollprogram ska finnas för verksamheten. Kontrollprogrammet ska tas fram i samråd med tillsynsmyndigheten. Ett reviderat kontrollprogram ska ges in till tillsynsmyndigheten senast två månader från det att domen har fått laga kraft.

50.4 Prövotid för dagvattenhantering

U1. Mark- och miljödomstolen skjuter upp, under en prövotid av två år räknat från det att domen har fått laga kraft, frågan om hantering av dagvatten.

Bolaget ska under prövotiden utreda

- från vilka områden förorenat dagvatten kan uppkomma och vilka föroreningar och halter dagvattnet kan innehålla
- recipientförhållanden och miljökonsekvenser av utsläpp av förorenat dagvatten med avseende på syreförhållanden och andra relevanta parametrar vid olika vattenföringar
- möjligheterna att minska mängderna glykol i dagvatten
- en lämplig hantering av förorenat dagvatten.

Utredningen ska baseras på de förutsättningar som gäller vid nuvarande utsläppsnivå och förväntade effekter vid de utsläppsnivåer som kan uppnås vid ansökt verksamhet genom tillämpning av bästa möjliga teknik för rening av dagvatten. Kostnader och tidplan för genomförande av åtgärder ska redovisas. Utredningen ska göras i samråd med tillsynsmyndigheten.

Utredningen med förslag till eventuella åtgärder och slutliga villkor ska redovisas till mark- och miljödomstolen senast två år från det att domen har fått laga kraft.

50.5 Provisoriska föreskrifter

P1

Utsläpp av kemiskt syreförbrukande ämnen (COD_{Cr}) från dagvattendammen (provpunkt 2) vid flygplatsen ska som riktvärde under avisningssäsongen

15 oktober–15 maj inte överstiga 400 mg/l. Med riktvärde avses ett värde som om det överskrids medför en skyldighet för tillståndshavaren att vidta sådana åtgärder att värdet inte överskrids.

P2

Dagvatten från platta för avisning av flygplan ska samlas upp och behandlas externt om glykolhalten överstiger 3 procent, vatten med lägre halt får släppas till recipient via infiltrationsanläggning.

50.6 Verkställighet

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