



PARTER

Sökande

Midlanda Flygplats AB
851 85 Sundsvall

Ombud: [REDACTED]
Setterwalls Advokatbyrå i Göteborg AB
Kungstorget 2
411 17 Göteborg

SAKEN

Ansökan om nytt tillstånd enligt miljöbalken till verksamheten vid Sundsvall-Timrå Airport, Timrå kommun

Anläggningsid: 35902
Koordinater (SWEREF99): N 6934887, E 625734

DOMSLUT

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.

Villkor

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 årsmedeltygn.

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 dagvattensystemet 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 dagvattensystemet 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 (NO_x), uttryckt som kvävedioxid (NO₂), för befintlig fastbränslepanna inte överstiga följande begränsningsvärden.

Stoft 110 mg/Nm³ vid 6 % O₂

Kväveoxider 300 mg/Nm³ vid 6 % O₂

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 bibränsle får utsläppet av stoft, svaveldioxid och kväveoxider (NO_x), 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.

Midlanda Flygplats ska genast underrätta tillsynsmyndigheten när tillståndet tas i anspråk.

Miljökonsekvensbeskrivning

Mark- och miljödomstolen godkänner miljökonsekvensbeskrivningen.

| | |
|--|----|
| SAKEN | 1 |
| DOMSLUT | 1 |
| Villkor..... | 1 |
| Miljökonsekvensbeskrivning | 8 |
| YRKANDEN | 14 |
| FÖRSLAG TILL VILLKOR..... | 14 |
| Allmänt villkor | 14 |
| Flygvägar och bananvändning | 14 |
| Bullerskyddsåtgärder | 14 |
| Avisning..... | 16 |
| Halkbekämpning | 16 |
| Brandövningar..... | 16 |
| Avloppsreningsverket..... | 17 |
| Kemikalier och avfall | 18 |
| Panncentralen | 18 |
| Informationsorgan | 19 |
| Återställning vid verksamhetens upphörande | 19 |
| Kontrollprogram..... | 19 |
| BAKGRUND..... | 20 |
| ANSÖKAN | 21 |
| Gällande tillstånd..... | 22 |
| Ansökans omfattning och avgränsningar..... | 23 |
| Flygplatsverksamhet..... | 23 |
| Följdverksamheter | 24 |
| Andra verksamheter..... | 24 |
| Fastighets- och planförhållanden..... | 25 |
| Omgivning | 25 |
| Riksintressen och andra skyddade områden | 25 |
| Beskrivning av verksamheten | 27 |
| Flygplatsens utformning och anläggningar | 27 |
| Hantering av luftfartyg från ankomst till avgång | 28 |
| Avisning..... | 28 |
| Fälthållning m.m. | 29 |
| Avfalls- och kemikaliehantering | 30 |
| Drivmedelsanläggningar | 31 |

| | |
|--|----|
| Reparationer, underhåll och fordonstvätt..... | 32 |
| Motorprovning | 33 |
| Räddningstjänst och brandövningar | 33 |
| Andra aktörers verksamheter | 34 |
| Dagvatten | 35 |
| Avloppsreningsverk och spillvatten | 35 |
| Panncentralen och resursförbrukning | 36 |
| Förändring av infrastrukturen | 36 |
| Flygtrafiken..... | 37 |
| Flygtrafikledning och lufrum | 37 |
| Flygtrafik och flygvägar | 37 |
| Bana 16 | 38 |
| Bana 34 | 38 |
| VFR..... | 38 |
| Införande av justerade flygprocedurer och lufrum vid Sundsvall-Timrå Airport..... | 39 |
| Miljökonsekvenser | 39 |
| Buller | 40 |
| Utsläpp till luft | 41 |
| Påverkan på vatten..... | 44 |
| Ytvatten..... | 44 |
| Grundvatten..... | 47 |
| Förorenade områden | 48 |
| Natur- och kulturmiljö | 48 |
| Natura 2000 | 49 |
| Riksintressen | 49 |
| Naturreservat | 50 |
| Övrig natur | 50 |
| Rennäring..... | 50 |
| Klimat och översvänningsrisker | 51 |
| Olycksrisker | 52 |
| Övriga miljökonsekvenser | 53 |
| Kemikalier..... | 53 |
| Avfallshantering | 54 |
| Samråd | 55 |
| Motiv till föreslagna villkor..... | 56 |

| | |
|---|----|
| Avisning | 56 |
| Halkbekämpning | 56 |
| Brandövningar | 56 |
| Avloppsreningsverket | 57 |
| Kemikalier och avfall | 57 |
| Panncentralen | 57 |
| Fastbränslepanna | 57 |
| Oljepannor | 59 |
| Informationsorgan | 61 |
| Kontrollprogram | 61 |
| INKOMNA YTTRANDEN | 61 |
| Naturvårdsverket | 61 |
| Yrkanden | 61 |
| Bullerisolering | 61 |
| Utveckling av talan | 63 |
| Bananvändning | 63 |
| Buller | 63 |
| Länstyrelsen i Västernorrlands län | 70 |
| Yrkanden | 70 |
| Medgivna villkor | 70 |
| Bullerskyddsåtgärder (villkor 3) | 70 |
| Avisning (villkor 4) | 70 |
| Brandövningar (villkor 6–7) | 71 |
| Panncentralen (villkor 10–11) | 71 |
| Återställning vid verksamhetens upphörande (villkor 13) | 72 |
| Tilläggsvillkor – Energihushållning | 72 |
| Tilläggsvillkor - Utredningsvillkor | 73 |
| Delegationer | 73 |
| Utveckling av talan | 73 |
| Bullerskyddsåtgärder | 73 |
| Avisning | 74 |
| Brandövningar | 74 |
| Panncentralen | 76 |
| Dagvatten | 77 |
| Energihushållning | 78 |

| | |
|---|-----------|
| Återställning vid verksamhetens upphörande | 79 |
| Miljö- och byggnadsnämnden Timrå kommun..... | 80 |
| Villkor gällande bullerskyddsåtgärder..... | 80 |
| Åtgärdsstid för bulleråtgärder | 80 |
| Uppföljning av bullerskyddsåtgärder | 81 |
| Sveriges geologiska undersökning (SGU)..... | 81 |
| Transportstyrelsen | 83 |
| Buller | 83 |
| Reglering av bananvändning..... | 83 |
| Halkbekämpning | 83 |
| Klimatanpassning | 84 |
| Trafikverket..... | 85 |
| BOLAGETS BEMÖTANDE AV INKOMNA YTTRANDE | 85 |
| Naturvårdsverket | 85 |
| Flygvägar och bananvändning | 85 |
| Bullerskyddsåtgärder | 85 |
| Bedömningsgrunder för bestämmande av villkor om bullerisoleringsåtgärder..... | 85 |
| Allmänt | 87 |
| Trafikbullerförordningen | 87 |
| Praxis | 89 |
| WHO:s europeiska guidelines | 95 |
| Förhållandet mellan L _{night} och maximala ljudnivåer..... | 98 |
| Midlanda Flygplatsutredning | 99 |
| Länsstyrelsen..... | 109 |
| Bullerisoleringsvillkor | 109 |
| Panncentralen | 109 |
| Fastbränslepannan | 110 |
| Oljepannor..... | 111 |
| Avisning..... | 113 |
| Brandövningar – villkor för befintlig och framtida brandövningsplats..... | 114 |
| Dagvatten | 116 |
| Energihushållning..... | 117 |
| Verksamhetens upphörande | 118 |
| SGU | 119 |
| Transportstyrelsen | 120 |

| | |
|---|-----|
| MÅLETS HANDLÄGGNING..... | 121 |
| DOMSKÄL..... | 121 |
| Miljökonsekvensbeskrivning och samråd..... | 121 |
| Tillåtlighet..... | 122 |
| Lokalisering | 122 |
| De allmänna hänsynsreglerna enligt 2 kap. miljöbalken | 122 |
| Miljökvalitetsnormer | 122 |
| Sammanfattning tillåtlighet..... | 122 |
| Villkor..... | 122 |
| Buller nattetid..... | 123 |
| Mark- och miljödomstolens bedömning | 123 |
| Avisning..... | 128 |
| Brandövning befintlig brandövningsplats..... | 129 |
| Utsläpp till luft | 129 |
| Energihushållning..... | 131 |
| Återställning vid verksamhetens upphörande | 132 |
| Prövotidsföreskrift..... | 133 |

YRKANDEN

Midlanda Flygplats AB yrkar att mark- och miljödomstolen lämnar bolaget tillstånd enligt 9 kap. miljöbalken (1998:808) 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. Midlanda Flygplats AB yrkar vidare att mark- och miljödomstolen godkänner den till ansökan bifogade miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) samt fastställer villkor i enlighet med sökandens förslag.

FÖRSLAG TILL VILLKOR

Allmänt villkor

1. Om inte något annat följer av övriga villkor ska anläggningarna utformas och verksamheten bedrivs 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 (här avses både permanent- och fritidsbostäder) samt i vård- och undervisningslokaler som utomhus exponeras för
 - FBN 55 dB(A) eller däröver,
 - maximal ljudnivå 70 dB(A) eller däröver nattetid (kl. 22–06), minst 150 nätter per kalenderår med minst 3 flygrörelser per natt.

Målet för de bullerbegränsande åtgärderna ska vara att flygbullernivån FBN

inomhus inte överstiger 30 dB(A) och att den maximala ljudnivån inomhus nattetid inte överstiger 45 dB(A).

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.

För samtliga byggnadstyper 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 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 har tagits i anspråk för de då berörda byggnaderna och därefter inom tre år från det att en annan byggnad exponeras för ljudnivåer som överstiger ovan angivna begränsningsvärden.

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

Skyldigheten att vidta åtgärder föreligger endast avseende byggnader uppförda för ändamål enligt vad som anges ovan före tidpunkten för lagakraftvunnen dom och som senast vid den tidpunkten används för sådant ändamål. Denna begränsning gäller även utbyggnader och byggnader som får ändrad användning efter ovan angivna tidpunkter.

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. Midlanda Flygplats AB ska se till att så mycket som möjligt av avisningsvätskan, som rinner av flygplanen vid avisning, samlas upp. 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 dagvattensystemet 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 och andra flytande kemiska produkter ska förvaras inom invallning som rymmer minst den största behållarens volym samt 10 % 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.

Panncentralen

- 10.a. För fastbränslepannan ska följande gälla till dess att byte av fastbränslepanna har skett, dock längst till och med den 31 december 2029.

För utsläpp till luft ska följande värden gälla:

| | |
|------------------------------------|---|
| Stoft | 110 mg/Nm ³ vid 6 % O ₂ |
| Kväveoxider (som NO _x) | 300 mg/Nm ³ vid 6 % O ₂ |

Mätning av stoft, kväveoxider och kolmonoxid ska ske minst en gång vart tredje år. Midlanda Flygplats AB ska anmäla till tillsynsmyndigheten när byte av fastbränslepanna sker.

- 10.b. Om befintlig fastbränslepanna ersätts med en fastbränslepanna med en anläggningseffekt om 1 megawatt eller högre ska följande värden för utsläpp till luft gälla för den nya fastbränslepannan från och med att byte av fastbränslepanna har skett till och med den 31 december 2029:

| | |
|------------------------------------|---|
| Stoft | 50 mg/Nm ³ vid 6 % O ₂ |
| Kväveoxider (som NO _x) | 300 mg/Nm ³ vid 6 % O ₂ |

Midlanda Flygplats AB ska anmäla till tillsynsmyndigheten när byte av fastbränslepanna sker.

11. För oljepanna 1 ska följande gälla till och med den 31 december 2029: För utsläpp till luft ska följande värden gälla vid förbränning med flytande biobränsle.

| | |
|------------------------------------|---|
| Kväveoxider (som NO _x) | 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 |

Informationsorgan

12. För informationsutbyte i frågor rörande verksamheten vid flygplatsen ska det finnas ett informationsorgan. I organet ska det ingå representanter för Midlanda Flygplats AB, Länsstyrelsen i Västernorrlands län samt Sundsvall och Timrå kommuner. På förslag från någon av ovanstående får Midlanda Flygplats AB och tillsynsmyndigheten i samråd besluta att även andra kan adjungeras till informationsorganet. Midlanda Flygplats AB och tillsynsmyndigheten bestämmer närmare i samråd hur arbetet i informationsorganet 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.

BAKGRUND

Sundsvall-Timrå Airport är belägen på ön Skeppsholmen, cirka 5 km nordost om Timrå och cirka 15 km nordost om Sundsvall. Flygplatsen togs i drift år 1943 och användes då som militärt övningsfält. År 1957 inrättades ett inrikesnät med mellanlandningar i Sundsvall.

Flygplatsverksamheten har sedan dess expanderat och förnyats i omgångar. År 1997 förlängdes landningsbanan och en ny terminal togs i bruk. Den 1 april 2010 övertog Swedavia AB driften av flygplatsen från Luftfartsverket (LFV). Den 17 juni 2013 övergick flygplatsen från statligt till kommunalt ägande, då Sundsvall och Timrå kommuner övertog flygplatsen och den bytte namn från Sundsvall-Härnösand flygplats, eller Midlanda, till Sundsvall-Timrå Airport.

Midlanda Fastigheter AB äger fastigheten som flygplatsen är belägen på. Midlanda Fastigheter AB ägs i sin tur till 84 procent av Stadsbacken AB och till 16 procent av Timrå kommun. Stadsbacken AB ägs av Sundsvalls kommun och Midlanda Fastigheter AB är i sin tur moderbolag till Midlanda Flygplats AB.

Midlanda Flygplats AB är det bolag som driver flygplatsverksamheten. Midlanda Flygplats AB:s uppgift som infrastrukturhållare är att driva och utveckla Sundsvall-Timrå Airport med tillhörande verksamheter för att på ett säkert och företagsekonomiskt sätt tillgodose regionens medborgares och näringslivets behov av flygresor och godstransporter.

Förutom förvaltning, operativ ledning, underhåll och utveckling av enheterna har även Midlanda Flygplats AB verksamhetsansvaret för yttre miljö, flygsäkerhet och luftfartsskydd.

Sundsvall-Timrå Airport är en av Sveriges största kommunala flygplatser räknat till antalet rörelser och resenärer. Flygplatsen har stor betydelse för regionens tillgänglighet och framtida utveckling, framför allt för näringsliv, utbildning, besöksnäring och kulturliv.

Vid Sundsvall-Timrå Airport bedrivs även samhällsnyttig verksamhet och flygplatsen är beredskapsflygplats för ambulansflyg. Flygplatsen utgör en central del av transportinfrastrukturen i regionen med sin lokalisering med Sundsvall, Timrå, Härnösand, Kramfors och Sollefteå inom cirka en timmes resa med bil.

Flygplatsen är utpekad som riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap. 8 § miljöbalken med motiveringen att flygplatsen är av fundamental regional betydelse. I översiktsplan för Timrå kommun (ÖP 2035) framgår att det ska säkerställas att riksintresset för flygplatsen tillgodoses. I översiktsplanen framgår också att ett nytt näringslivsområde planeras att byggas i området vid flygplatsen.

ANSÖKAN

Sundsvall-Timrå Airport är belägen strax norr om Sundsvall i Timrå kommun. Närmsta orter till flygplatsen ligger cirka 2–3 km från flygplatsen. Närmsta bebyggelse är belägen cirka 1 km från flygplatsområdet. De två största närbelägna vägarna är väg E4 som passerar flygplatsens södra del i öst-västlig riktning samt väg 331 som går över Indalsälven vid Bergforsens kraftverk väster om flygplatsen och norrut mot Sollefteå. I Söråker finns ett hamnområde och järnvägen (Botniabanan) rundar flygplatsområdet via Sörberge – Stavreviken – Söråker. Primär recipient för utsläpp till vatten från flygplatsverksamheten är Indalsälven som rinner ut i havet ungefär 1 km nedströms flygplatsen. Älvens huvudfåror förbi flygplatsen benämns Sörån (väster om Skeppsholmen) respektive Norrån (öster om Skeppsholmen).

För verksamheten finns idag tillstånd till 48 000 flygrörelser per år, varav maximalt 13 000 rörelser med tungt jetflyg. Under år 2017 (nuläget) uppgick antalet flygrörelser till 9 271, varav 8 011 flygrörelser var rörelser i linje- och chartertrafik och resterande allmänflyg. Antalet passagerare uppgick till 280 466.

Flygtrafiken utgörs i nuläget av ett antal reguljära linjer, varav trafiken till och från Stockholmsområdet utgör det största trafikflödet. Därtill bedrivs charterverksamhet, framförallt under sommarhalvåret, samt post/fraktverksamhet. Övrig flygtrafik till

och från flygplatsen utgörs bland annat av samhällsnyttig trafik såsom brandflyg, medicinska transporter med flygplan och helikopter, skolflyg, privatflyg och helikopterverksamhet. Flygrörelser sker även med militära luftfartyg, med såväl flygplan som helikopter. Antalet flygrörelser med militära luftfartyg varierar mellan olika år. Under år 2017 var det 68 rörelser med militära luftfartyg.

Sökt verksamhet omfattar 22 000 flygrörelser per år, varav 18 280 i tung trafik. Den tunga trafiken bedöms huvudsakligen bestå av passagerartrafik (linjefart och charter) samt rörelser med post- och fraktflyg. Det sökta antalet flygrörelser kan enligt upprättad prognos för flygtrafikutvecklingen förväntas uppnås omkring år 2040. Antalet passagerare bedöms i sökt verksamhet uppgå till cirka 560 000.

Sökt verksamhet avses i huvudsak omfatta samma typ av verksamhet som i nuläget (år 2017) och innebär inte en ökning av det totala antalet rörelser jämfört med den idag tillståndsgivna verksamheten.

Gällande tillstånd

Flygplatsens nu gällande grundtillstånd meddelades av Koncessionsnämnden för miljöskydd (Koncessionsnämnden) den 17 december 1992 (beslut nr 198/92, dnr 171-242-91) enligt miljöskyddslagen (1969:387). Tillståndet omfattar högst 48 000 flygrörelser per år, varav högst 13 000 med tungt jetflyg.

Länsstyrelsen i Västernorrlands län meddelade den 11 juni 1996 (dnr 2410-2785-96, 2281-121) beslut om att ge tillstånd till att anlägga ny brandövningsplats vid flygplatsen.

Regeringen ändrade den 5 december 1996 (beslut M93/283/8) Koncessionsnämndens beslut nr 198/92 endast på så sätt att avgörandet av villkor för utsläpp till luft av kväveoxider och frågan om villkor för bullerbegränsande åtgärder sköts upp. Koncessionsnämnden beslutade den 23 oktober 1998 (beslut nr 148/98, dnr 171-242-91) att avsluta prövotidsförfarandet och föreskrev slutligt villkor avseende bullerbegränsande åtgärder.

Länsstyrelsen i Västernorrlands län beslutade den 6 april 1998 (dnr 2410-9085-96, 2281-121) om ett antal råd avseende panncentralen.

Länsstyrelsen fastställde i beslut den 5 april 2006 (dnr 555-5640-04, 2262-121) villkor för avloppsreningsanläggningen vid flygplatsen. Efter en ansökan om villkorsändring ändrade Miljödomstolen vid Östersunds tingsrätt den 15 december 2010 (mål nr M 265-10) villkor 9 i Koncessionsnämndens beslut nr 198/92 avseende avisning.

Ansökans omfattning och avgränsningar

Flygplatsverksamhet

Denna tillståndsansökan omfattar flygplatsverksamheten vid Sundsvall-Timrå Airport, inklusive befintligt avloppsreningsverk och den panncentral som försörjer flygplatsens anläggningar. Ansökan omfattar också anläggande av en ny brandövningsplats. Flygplatsverksamheten består av tillhandahållande av infrastruktur för flygplan och andra luftfartyg genom nyttjande av flygplatsens anläggningar och servicefunktioner.

Flygplatsområdet utgör, i enlighet med Naturvårdsverkets vägledning om tillståndsprövning av flygplatser, utgångspunkten för bedömningen av vad som ska omfattas av ansökan. Flygplatsområdet består av två områden som benämns airside och landside. Med airside avses det inhägnade område som är avsett för luftfartygens rörelser på marken. Staketet som omger airside och ett antal byggnader, däribland flygplatsens terminalbyggnad, utgör gräns mellan airside och landside. Med landside avses det övriga området som används för flygplatsanknuten verksamhet och dit allmänheten har tillträde.

Till flygplatsverksamhet hör den verksamhet som är nödvändig för driften av luftfartyg. Flygplatsverksamheten vid Sundsvall-Timrå Airport består i huvudsak av följande verksamheter:

- tillhandahållande av in- och utflygningsvägar för flygtrafik,
- drift av terminal på flygplatsområdet,

- drift och underhåll av rullbana, taxibanor och uppställningsplattor,
- tillhandahållande av marktjänster åt flygbolagen såsom avisning och passagerar- och bagagehantering m.m.,
- verksamhet i hangarer och verkstäder,
- marktransporter vid flygplatsen,
- kemikalie- och avfallshantering,
- drivmedelshantering på airside,
- brand- och räddningstjänst samt brandövningsplats,
- drift och underhåll av försörjningssystem avseende kyla, värme och el samt
- omhändertagande av spill- och dagvatten.

Följdverksamheter

Flygrörelser och marktransporter till och från flygplatsen är inte en del av själva flygplatsverksamheten, men ska beaktas vid prövningen eftersom de inom ett visst avstånd från flygplatsen får anses ha ett omedelbart samband med den tillståndsprövade verksamheten. Enligt rättspraxis redovisas utsläpp till luft från flygrörelser inom LTO-cykeln (Landing and Take Off Cycle, dvs. inflygning, landning, taxning och stigning upp till cirka 915 meter upp i luften) och vid bedömning av bullerexponering beaktas buller i närområdet i förhållande till gällande riktvärden för buller från flygplatser.

Vad gäller marktransporter till och från flygplatsen avgränsas bedömningarna i denna ansökan till Härnösands, Timrås respektive Sundsvalls centrum. Midlanda Flygplats AB saknar rådighet över följdverksamheterna

Andra verksamheter

Vid flygplatsen finns verksamheter som har koppling till flygplatsverksamheten, men som bedrivs av andra aktörer än Midlanda Flygplats AB, såsom flygbolag, privatflyg, helikopteroperatörer, speditörer, fraktbolag, biluthyrningsföretag, bilvårdsanläggning, taxibolag, restaurangföretag, tull, polis och flygtrafikledningstjänst. Det bedrivs även verksamhet i hangarer, såsom reparation av flygplan och tvätt av flygplan.

Verksamheter vid flygplatsen som inte har någon direkt anknytning till den praktiska driften av flygplatsen, såsom restaurang, hyrbilsfirmor, kontor m.m., omfattas inte av flygplatsverksamheten. Inte heller miljökonsekvenserna från dessa verksamheter beskrivs i MKB (miljökonsekvensbeskrivningen) men miljöpåverkan från deras verksamheter bedöms endast vara av marginell betydelse.

I den mån verksamheterna är en del av flygplatsens infrastruktur omfattar MKB även påverkan från dessa verksamheter. Denna avgränsning stämmer överens med vad som anges i Naturvårdsverkets allmänna råd.

Fastighets- och planförhållanden

Flygplatsen är lokaliserad på fastigheten Norrberge 1:112 som ägs av Midlanda Fastigheter AB. Avloppsreningsverket är beläget på Norrberge 1:74 och ägs av Midlanda Centrum AB. Midlanda Flygplats AB som driver flygplatsen arrenderar marken på fastigheten Norrberge 1:112. På del av fastigheten Norrberge 1:74 finns ett servitut.

Gällande översiktsplan antogs den 29 oktober 2018 (översiktsplan 2035). Flygplatsområdet är inte detaljplanelagt. Av översiktsplanen framgår att det ska säkerställas att riksintresset för flygplatsen tillgodoses. Området intill flygplatsen bedöms vara lämpligt för näringslivsetablering då området har ett strategiskt läge nära E4 och Sundsvall-Timrå Airport. På den sydligaste delen av Grönudden finns förslag på att utveckla området i syfte att stärka besöksnäringen. En fördjupad översiktsplan antogs år 1990 och gäller fortfarande. Av den fördjupade översiktsplanen och den nya översiktsplanen anges samma inriktning, dvs. utvecklingsområde, på markanvändningen vad gäller området kring flygplatsen

Omgivning

Riksintressen och andra skyddade områden

Flera områden utöver flygplatsen är utpekade som riksintressen för kommunikationer i området kring flygplatsen. Väg E4, infarten till flygplatsen och

järnväg (befintliga Botniabanan samt för nya sträckningar av denna) utgör riksintressen för kommunikation.

Omkring flygplatsen finns områden som är utpekade riksintressen för friluftsliv, naturvård och kulturmiljövård. I sökt verksamhet bedöms tre områden av riksintresse för friluftslivet (Nedre Ljustorpsån, Indalsälven mellan Bergeforsen och E4 samt Indalsälvens delta), tre områden av riksintresse för naturvården (Ljustorpsån-Mjällån, Indalsälvens delta samt Norra Alnön) samt två områden av riksintresse för kulturmiljövården (Lögdö bruk och Norra Alnön) beröras.

Havsområdet runt Alnön, inklusive Klingerfjärden söder om flygplatsen, utgör riksintresse för yrkesfiske. Delar av detta område utgör också riksintresse för kommunikationer (sjöfart).

Voernese sameby, Jijnjevaerie sameby, Ohredahke sameby samt Raedtievaerie sameby bedriver renskötsel i flygplatsens närområde. Flyttleder av riksintresse tillhörande Ohredahke samt Voernese samebyar finns nordväst om flygplatsen, inom ett område som även hyser vintergrupper. Områden med vår- och förvinterland ligger norr/nordväst om flygplatsområdet.

Strax söder om flygplatsområdet finns Indalsälvens delta som är ett utpekat Natura 2000-område enligt Art- och habitatdirektivet. Förutsättningar för gynnsam bevarandestatus som är förtecknade i bevarandeplanen och bedöms vara relevanta för flygplatsverksamheten är God vattenkvalitet och Ingen övergödning samt viktiga reproduktionslokaler för fiskar och häckningslokaler för fåglar. Indalsälvens delta är också delvis skyddat som naturreservat sedan år 1992. Ändamålet med reservatet är i första hand att bevara de geologiska bildningarna samt att bevara en värdefull rast- och häckningslokal för fågellivet. I reservatsföreskrifterna finns inskrivet en rätt att uppföra och bibehålla flygsäkerhetsanläggningar inom reservatet samt att inom inflygningssektorn avverka träd och buskar i enlighet med en särskild upprättad avverkningsplan.

Omkring 5 km längre österut i riktning mot Bottenhavet finns Långharsholmen och Stornäset som är utpekade Natura 2000-områden enligt Art- och habitatdirektivet samt Fågeldirektivet.

Beskrivning av verksamheten

Flygplatsens utformning och anläggningar

Inom airside finns en start- och landningsbana (rullbana) med tillhörande taxibanor samt plattor som är avsedda för uppställning av luftfartyg. Rullbanan är förlagd i nordvästlig-sydostlig riktning och benämns därför ”16” och ”34” efter banans kompassriktning (160°/340°) beroende på i vilken riktning som flygplanen landar eller startar. Vid start och landning i riktning mot sydost används bana 16. Vid start och landning mot nordväst används bana 34.

Inom airside återfinns även flygplatsens driftbyggnader, driftområden, tornet (flygtrafikledningsbyggnaden), bränsledepåer och en brandövningsplats.

Flygplatsens gräns för landside sammanfaller i stort med fastigheten Norrberge 1:112 som är cirka 226 hektar. Verksamheten på landside består i huvudsak av passagerarservice, administration, parkeringsverksamhet och uthyrning av lokaler.

På flygplatsen finns två hangarer, Hangar 4 och Hangar 5, vilka idag hyrs ut (helt eller delvis) till andra aktörer. Avlopp finns och det är kopplat till spillvattennätet.

Hangar 4 används bland annat för uppställning och tekniskt underhåll av småflygplan, uppställning av flygplatsens fordon samt förvaring. Hyresgäster i Hangar 4 hanterar mindre mängder kemikalier för service av flygplan i sin egen verksamhet.

Hangar 5 används bland annat för parkering och tekniskt underhåll, tillsyn/inspektioner, felavhjälpning och reparation av kommersiella flygplan samt för uppställning av markfordon. Hyresgäster i Hangar 5 hanterar också kemikalier för service av flygplan i sin verksamhet. I hangaren finns en spilloljetank på 0,9 m³ som

Midlanda Flygplats AB kan hyra ut separat. Spilloljetanken är invallad och utrymmet där tanken förvaras saknar avlopp. Avlopp från Hangar 5 är försett med oljeavskiljare och leds vidare till spillvattennätet. Midlanda Flygplats AB avser att erbjuda hyresgäster möjlighet till tvätt av flygplan i Hangar 5. För att möjliggöra detta kommer åtgärder att vidtas så att tvättvatten samlas upp i behållare för senare borttransport och omhändertagande av godkänd mottagare.

Hantering av luftfartyg från ankomst till avgång

Rutinerna när ett luftfartyg i linjetrafik har landat och befinner sig på mark omfattar i huvudsak följande moment:

- intaxning från rullbana till uppställningsplatta vid terminalen,
- anslutning av el för att luftkonditionering, värme och belysning i luftfartyget ska fungera, batterierna laddas och försörjningen av tryckluft till motorerna säkerställs,
- eventuell påfyllning av drivmedel till luftfartyg,
- av- och påstigning av passagerare,
- ur- och inlastning av bagage och fraktgods,
- eventuell hantering av dricksvatten, avloppsvatten och avfall,
- eventuella catering- och städtjänster,
- eventuellt underhåll, reparationer och översyn av luftfartyg,
- eventuell flygplansavisning före start (vintertid),
- eventuell halkbekämpning av rullbana före start (vintertid),
- inspektion före avgång samt
- uppstart, eventuellt push-back, uttaxning till rullbana och avgång.

Avisning

När det finns frost-, is- och/eller snöbeläggning på flygplan eller när det finns risk för att sådan ska uppstå, sker av flygsäkerhetsskäl avisning före start. Det är befälhavaren på varje enskilt flygplan som ansvarar för om avisning ska ske, vilka områden på flygplanet som ska behandlas samt med vilken typ av avisningsvätska.

Midlanda Flygplats AB:s personal utför avisning i enlighet med befälhavarens krav. För avisning av flygplan används en avisningsvätska som är biologiskt lätt nedbrytbar, huvudsakligen bestående av monopropylenglykol och vatten.

Förbrukningen av avisningsvätska bestäms huvudsakligen av väderförhållanden samt av antalet startande flygplan och deras storlek. Avisning av flygplan sker vid flygplanets uppställningsplats på någon av plattorna. Avrunnen avisningsvätska samlas upp av sugfordon så snart som möjligt efter genomförd avisning och töms i en tippficka, i vilken sand kan avskiljas. Även glykolförrorenad snö töms i tippfickan som hålls uppvärmd vid behov. Därefter pumpas vätskan till en lagringstank i mark som rymmer 70 m³.

Glykolen hämtas och transporteras bort av en renhållningsentreprenör. Under år 2017 transporterades totalt 222 m³ glykolblandat vatten till Fillans avloppsreningsverk i Sundsvalls kommun, där det används i rötningsprocessen. Glykolanvändningen för den sökta verksamheten bedöms öka proportionellt med den tunga trafiken.

Fälthållning m.m.

Midlanda Flygplats AB bedriver sommar- och vinterfälthållning på flygplatsen. Sommarfälthållning består av kontroller, renhållning, magnetsvepning (för att avlägsna metall som kan ha hamnat på rullbanan, taxibanor samt plattor) och allmänt underhållsarbete av stängsel, banor, taxibanor, plattor, stråkytor, ljusanläggningar, inflygningshjälpmedel, hinderytor, servicevägar, parkeringsytor samt vilt- och fågelskydds jakt. Vinterfälthållning består därutöver bland annat av snöröjning och halkbekämpning för att upprätthålla flygsäkerheten enligt gällande regelverk.

Midlanda Flygplats AB utför i första hand mekanisk bearbetning av rullbana, taxibanor och plattor genom att ploga, sopa och blåsa bort snö och is. Om underlaget fortfarande är halt halkbekämpas dessa områden med sand eller halkbekämpningskemikalier. Behovet av halkbekämpning är beroende av trafik och

väder och utförs på de flesta asfalterade ytor, huvudsakligen under november till mars.

Idag används halkbekämpningskemikalien formiat. Formiat har god avisningseffekt och förebygger uppkomst av is vid alla väderlekar med temperaturer från 0°C ned till minus 17°C. Acetat har motsvarande effekt och kan vara ett alternativ till formiat. När tillfredsställande friktionsvärden på rullbanan inte kan uppnås med mekaniska metoder, sand eller formiat/acetat används urea. Användning av urea sker restriktivt och förekommer enbart när andra halkbekämpningsmetoder inte ger tillfredsställande resultat.

Rullbanan är försedd med asfalterade skuldror på sidorna för att leda vattnet mot dagvattenbrunnarna. Förbrukningen av kemikalier för banavisning varierar framförallt från år till år beroende på väderförhållanden. Förutsedd framtida ökning av flygverksamheten jämfört med nuläget bedöms inte i sig föranleda en ökad omfattning av halkbekämpningen jämfört med nuvarande verksamhet.

Avfalls- och kemikaliehantering

Det hanteras en mängd olika kemiska produkter i varierande omfattning vid flygplatsen. De produkter som används i störst volymer på flygplatsen är avisningsmedel för flygplan, halkbekämpningsmedel för markytor och drivmedel för såväl flygplansflottan som interna markfordon och maskiner.

Övriga kemikalier av betydelse för verksamheten används framförallt i verkstaden och för underhåll. De består bland annat av avfettningsmedel, hydrauloljor, motoroljor, målarfärg, spolarvätska, kylarglykol, rengöringsmedel och absorberingsmedel.

Midlanda Flygplats AB använder sig av ett webbaserat kemikaliesystem där kemiska produkter som hanteras och används i verksamheten och som kan innebära risker ur hälso- eller miljösynpunkt finns förtecknade. Information om produkterna, tillsammans med säkerhetsdatablad, skyddsblad och riskbedömningar återfinns i systemet. Vid inköp av ny produkt gör miljö- och arbetsmiljöansvarig vid bolaget

en kontroll om produkten är godkänd att använda i verksamheten och en beställning görs endast efter att bedömningen är gjord och om produkten är godkänd.

Kemikalierna hanteras så att spridning av eventuellt spill till dag- och grundvatten minimeras. För att förhindra spridning av eventuellt spill är cisterner med bränsle invallade eller dubbelmantlade och spillplattor vid bränsleanläggningarna är kopplade till oljeavskiljare. Bränsleanläggningarna för Jet A1 och fordonsbränsle är försedda med säkerhetssystem såsom överfyllnadsskydd och påkörningsskydd.

Rutiner finns för att förhindra utsläpp och hantera både stora och små utsläpp om detta inträffar. Sökt verksamhet bedöms inte ställa högre krav på kemikaliehanteringen.

Midlanda Flygplats AB inklusive andra verksamhetsutövare på flygplatsområdet sorterar huvuddelen av avfall i anslutning till flygplatsterminalen samt vid bolagets miljöstation som ligger öster om verkstaden på airside.

Vad gäller farligt avfall hanterar Midlanda Flygplats AB endast det farliga avfallet som uppkommer i den egna verksamheten. Övriga verksamhetsutövare hanterar borttransport av farligt avfall i egen regi. Avfallsmängderna bedöms öka i takt med fler anställda, passagerare och flygplan som ska passera flygplatsen. Den ökade trafiken vid den sökta verksamhetens omfattning bedöms inte kräva någon större förändring i hanteringen eller sorteringen av avfall inom anläggningen

Drivmedelsanläggningar

På flygplatsen finns anläggningar för såväl flygbränsle som drivmedel för markfordon. Flygbränsle hanteras i samband med påfyllnad av cisterner, påfyllnad av tankbilar från cisterner samt tankning av flygplan från tankbil. Tankning av flygplan sker på någon av plattorna.

Bränsledepån för flygbränsle ägs av Air BP Sweden AB och omfattar en cistern om 100 m³ för förvaring av flygfotogen, Jet A1, belägen norr om Hangar 5. Cisternen är utrustad med två oberoende överfyllnadsskydd, nödstopp, termiska skydd på

pumparna och ventilstopp. Depån består av en betonginvallning och två spillplattor. Spillplattorna dräneras via brunnar till en oljeavskiljare, som är kopplad mot flygplatsens spillvattennät. Försäljning sker genom Air BP Sweden AB men hantering av flygbränsle utförs av Midlanda Flygplats AB:s personal.

För tankning av flygplan med kolvmotorer finns en invallad cistern om 20 m³ med flygbensin, Avgas 100 LL, som är belägen vid Hangar 4 och ägs av Air BP Sweden AB. Cisternen är väderskyddad. Tankningsytan avvattnas via oljeavskiljare och är kopplad mot dagvattennätet. Anläggningen sköts av Midlanda Flygplats AB:s personal. Merparten av tankningarna som sker hanteras av piloten men till viss del är även bolagets personal behjälplig.

Flygbränsleförbrukningen förväntas öka proportionellt mot ökningen av antalet flygrörelser i tung trafik.

Bränsleanläggningen för markfordon belägen öster om verkstaden på airside består av två drivmedelstankar om 9 m³ vardera och idag används diesel och HVO100 som är ett förnybart och fossilfritt dieselbränsle. Drivmedelstankarna har en tvåmantelkonstruktion och är utrustade med erforderliga skydd såsom överfyllnadsskydd och nivåmätare. Drivmedelstankarna är placerade under tak på en asfalterad yta med tätskikt. Ytan har en lågpunkt kopplat till oljeavskiljare med efterföljande infiltration. Oljeavskiljaren är utrustad med larm. Tankning av fordon sker på en betongyta med brunnar anslutna till samma oljeavskiljare. En kantbalk avskiljer tankningsytan från drivmedelstankarna. Påkörningsskydd finns uppsatt i anslutning till anläggningen. På samma yta som bränsleanläggningen finns en förvaringstank om 2m³ med Adblue. Adblue tillsätts i vissa dieselmotorer för att sänka kväveoxidutsläppen. Fordon som tankas med bensin lämnar området för tankning på en bensinstation i flygplatsens närhet.

Reparationer, underhåll och fordonstvätt

Midlanda Flygplats AB har en verkstad för underhåll och reparationer av markfordon. Där hanteras olika kemikalier typiska för verksamheten såsom motorolja, hydraulolja, fetter och rengöringsmedel. I verkstaden finns ett oljeträg

från vilken spillolja pumpas vidare till en invallad spilloljetank. I anslutning till verkstaden finns en tvätthall för tvätt av verksamhetens fordon. Fordonen tvättas med vatten och vid behov används kemiska produkter för tvätt. Under vintersäsongen (oktober till mars) tvättas fordonen som rör sig på rullbanan dagligen. Golvbrunnar och rännor i verkstaden är kopplade till spillvattennätet via oljeavskiljare. Vatten från tvätthallen leds via verkstadens oljeavskiljare till spillvattennätet.

Motorprovning

Vid flygplatsen förekommer inga regelbundna motorprovningar genom motorkörningar av flygplan. Vid motorkörning sker körning av motorerna på marken i samband med exempelvis motorkontroll och provkörning. Årligen förekommer ett begränsat antal motorkörningar och under år 2017 genomfördes uppskattningsvis ett femtiotal motorkörningar

Räddningstjänst och brandövningar

För möjlighet till snabb utryckning samt övningsverksamhet finns en brand- och räddningstjänst och en brandövningsplats lokaliserad inom flygplatsen. Enligt gällande regelverk krävs att det finns en brand- och räddningstjänst för att flygtrafik ska få starta och landa.

Midlanda Flygplats AB bedriver brandutbildningar för i stort sett samtliga regionala flygplatser och planerar att utöka denna verksamhet ytterligare.

Brandövningsplatsen är belägen norr om flygplatsterminalen och består av en betongplatta och en modul av en flygplanskropp. Betongplattan fungerar som invallning för brandövningsvatten och eventuellt oförbränt bränsle och är utformad med en lågpunkt, där brandövningsvatten samlas upp till ett ledningssystem. Vätskan avleds genom en dräneringsbrunn till en lokal reningsanläggning. Brandövningsvattnet förbehandlas i en slamfälla och oljeavskiljare innan det leds vidare till en bufferttank. Därefter pumpas brandövningsvattnet vidare till en vattenbehandlingsanläggning. På brandövningsplatsen används idag flygfoto-gen

(Jet A1) som övningsbränsle och som släckmedel används främst vatten, men även brandskum och pulver används.

Övningsbränslet förvaras i en dubbelmantlad cistern på 16 m³ som är placerad utomhus i anslutning till brandövningsplatsen. Flygfotogenet leds via ledningar i mark och pumpas till dysor på en övningsmodul som även är utrustad med gasolmunstycken för antändning av övningsbränslet. Gasolflaskorna förvaras i ett skåp på baksidan av manöverhuset.

Det har konstaterats att det finns markföroreningar på den befintliga brandövningsplatsen. När området vid brandövningsplatsen saneras avses befintlig brandövningsplats avvecklas och en ny framtida brandövningsplats anläggas norr om terminalbyggnaden. Nuvarande brandövningsplats tas ur drift när brandövningsplatsen på den nya lokaliseringen tagits i drift. Midlanda Flygplats AB:s bedömning är att den framtida brandövningsplatsen kan tas i drift senast 18 månader efter att domen tagits i anspråk. En platta av betong, asfalt eller liknande anläggs för att bära upp en brandövningsmodul och för att via ytavrinning leda släckvatten till en bufferttank och vidare via en pump till en oljeavskiljare för att därefter ledas till dagvattenledningen. Övning kommer att ske med brännbar gas som via ledningar i mark leds till dysor på brandövningsmodulen och endast vatten användas som släckmedel.

En mindre demonstrationsanläggning bestående av en mindre betonginvallning avses också att anläggas för övningar för att demonstrera hur övningar med pulver och skum går till. Övningsbränslet planeras utgöras av en HVO100, bioJet A1 eller annat fossilfritt alternativ som förvaras invallat. Brandövningsvattnet leds till en slutna tank för vidare transport till godkänd mottagare.

Andra aktörers verksamheter

Andra verksamhetsutövare vid flygplatsen omfattas inte direkt av Midlanda Flygplats AB:s miljöledningssystem. För att säkerställa att alla externa verksamhetsutövare på flygplatsen följer flygplatsens miljövillkor och miljörutiner omfattar bolagets miljöledningssystem en rutin för formulering av miljökrav som

ska ställas på hyresgäster och operatörer på flygplatsen. Syftet med rutinen är att beskriva hur miljöaspekterna ska behandlas vid avtalsskrivning. Det ska enligt denna säkerställas att andra aktörer följer vid var tid gällande miljölagstiftning och miljötillstånd för flygplatsen. Genom avtal med andra verksamhetsutövare och Airport Regulation (AR) regleras de miljökrav och den avfallshantering som ska följas. AR beskriver lokala regler på flygplatsen som gäller för alla anställda, myndigheter, företag och andra organisationer som har sin verksamhet på flygplatsen. Genom AR regleras exempelvis sortering och hantering av avfall, förvaring av kemikalier samt ansvar kring rapportering av olyckor.

Dagvatten

Dagvatten uppkommer främst från de stora asfalterade ytorna och från tak och runt byggnader. Runt bansystemet, plattor, asfalterade ytor och på parkeringsytor finns ett dagvattensystem med två oljeavskiljare kopplade till dagvattennätet. Dagvatten som avrinner från rull- och taxibanor infiltrerar in i dräneringsstråk som är fyllda med genomsläppligt material. I dräneringsstråken finns dräneringsledningar vars syfte är att samla upp och avleda vatten till uppsamlingsbrunnar som är förbundna med dagvattenledningar. Dagvattenledningarna mynnar i Sörån, Norrån samt den nu avsnörda älvfåran väster om flygplatsområdet, benämnd ”historisk älvfåra”.

Uppställningsytorna har lågpunkter med brunnar dit dagvatten leds via avrinning. Brunnarna är kopplade till ett system av dagvattenledningar. Även parkeringen framför den nya terminalbyggnaden avvattnas genom dagvattenledning som mynnar i den historiska älvfåran. I den södra, och äldsta, delen av flygplatsområdet samt på delar av parkeringsytan väster om den gamla terminalbyggnaden finns perkolationsbrunnar där dagvattnet infiltrerar i marken. Dagvattenhanteringen vid flygplatsen bedöms inte behöva förändras med anledning av den sökta verksamheten.

Avloppsreningsverk och spillvatten

Spillvatten från flygplatsen leds via pumpstationer till ett lokalt avloppsreningsverk som är beläget på fastigheten Norrberge 1:74 väster om flygplatsområdet.

Avloppsreningsverket behandlar sanitärt spillvatten från terminalbyggnad, områdets övriga byggnader samt avloppsvatten från verkstad, tvätthall, hangar samt garage.

Även oljeavskiljaren vid drivmedelsanläggningen för Jet A1 är kopplad till spillvattennätet. Reningsverket är dimensionerat för 400 personekvivalenter (pe) men den verkliga belastningen är lägre. Under år 2017 motsvarade belastningen cirka 45 pe. I reningsverket renas vattnet mekaniskt genom slamavskiljning i trekammarbrunn och därefter genom kemisk fällning av fosfor.

Panncentralen och resursförbrukning

Värmeproduktion för uppvärmning av lokaler och varmvatten sker på flygplatsen via en panncentral som drivs av Midlanda Flygplats AB. I anläggningen finns en fastbränslepanna med en effekt på 1,5 MW som eldas med pellets. Det finns även två oljepannor i panncentralen, med effekt på 2 MW respektive 0,7 MW samt en elpanna med en effekt om 1 MW. Vintertid försörjs flygplatsen normalt med värme från pellets pannan och sommartid används huvudsakligen elpannan. I händelse av driftstörning/produktionsbortfall eller som spetslast används el alternativt olja för värmeproduktion.

För att kyla lokaler i terminalbyggnaden samt för att kyla lokaler med temperaturkänslig teknisk utrustning finns fem kylaggregat installerade. I terminalen finns även två värmepumpar installerade. Elförbrukningen uppgick år 2017 till totalt 4 256 MWh, varav 1 255 MWh vidaresålt till andra verksamhetsutövare inom flygplatsområdet. Värmeförbrukningen uppgick år 2017 till totalt 2 821 MWh, varav 714 MWh vidaresålt till verksamhetsutövare inom flygplatsområdet.

Förändring av infrastrukturen

Gällande utveckling av flygplatsens byggnader, infrastruktur m.m. görs bedömningen att det endast föreligger behov av mindre förändringar för att klara den sökta verksamhetens omfattning, exempelvis en eventuell utbyggnad av parkeringsytor.

Flygtrafiken

Flygtrafikledning och luftrum

Flygtrafikledningstjänstens primära uppgift är att förebygga kollisioner mellan luftfartyg i luften och på marken samt mellan luftfartyg och fordon eller andra hinder på marken. Flygtrafikledningen ska även främja ett välordnat trafikflöde. Flygsäkerhet har alltid högsta prioritet men hantering av flygtrafik ska också vara kapacitetseffektiv och miljöanpassad.

För närvarande utövar Luftfartsverket (LFV) flygtrafikledningstjänsten vid Sundsvall-Timrå Airport. Luftrummet runt flygplatsen är kontrollerat och delas in i en kontrollzon (CTR) och ett terminalområde (TMA). Kontrollzonen sträcker sig från markhöjd upp till 2500 fot (750 m). Terminalområdet sträcker sig runt flygplatsen och ovanför kontrollzonen.

Flygtrafik och flygvägar

Vid Sundsvall-Timrå Airport förekommer flygning enligt både IFR (Instrument Flight Rules) och VFR (Visual Flight Rules). Vid flygning enligt IFR sker flygningen med hjälp av instrumentinflygningshjälpmedel. Vid flygning enligt VFR sker flygning med hjälp av visuella referenser. Den reguljära trafiken och posttrafiken vid flygplatsen navigerar med hjälp av IFR. Allmänflyg kan flyga enligt både IFR och VFR. Flygtrafik som framförs enligt VFR utgörs i huvudsak av helikopter eller mindre flygplan. Allmänflyg innefattar all civil luftfart som inte utgör tung reguljärtrafik och charterflyg. Hit hör yrkesmässigt bruksflyg och helikoptrar såsom areal work, skol- och fotoflyg samt linjetaxi och allt privatflyg.

I terminalområdet finns så kallade standardiserade flygvägar som används av IFR-trafiken. Avgående flygtrafik följer standardiserade flygvägar som benämns SID (Standard Instrument Departure) och för ankommande trafik finns flygvägar upprättade som benämns STAR (Standard Arrival Route). Flygvägarna binder samman trafik till och från flygplatsen med övriga trafikflöden i luftrummet. Flygtrafikledningen kan också leda trafiken i annan riktning, bland annat för att undvika annan trafik eller för att förkorta flygvägen för att spara tid och bränsle,

vilket också sker regelmässigt. Flygplatsens nuvarande flygvägssystem är baserat på en teknik där navigering i grunden bygger på att flygplanen använder radiofyrar på marken. Vid flygplatsen finns också väntlägen som kan användas om det av någon anledning inte är möjligt att landa. På flygplatsen används primärt inflygningshjälpmedlet Instrument Landing System (ILS), som är ett standardiserat system för precisionsinflygning och landning men det finns även andra system vid flygplatsen.

Bana 16

Landning på bana 16 sker från norr och start på bana 16 sker mot söder. Flygtrafiken avses att hanteras på i grunden samma sätt även i sökt verksamhet. Trafiken leds i stor utsträckning enligt SID och STAR men trafiken leds också regelmässigt mer direkt mot destination när så är möjligt.

Bana 34

Landning på bana 34 sker från söder och start på bana 34 sker mot norr. Flygtrafiken avses att hanteras på i grunden samma sätt även i sökt verksamhet. Trafiken leds enligt SID och STAR men trafiken leds också regelmässigt mer direkt mot destination när så är möjligt.

VFR

Trafiken som flyger enligt VFR har fyra fastställda geografiska punkter runt flygplatsen via vilka in- och utpassage genom kontrollzonen kan ske. Den VFR-trafik som idag trafikerar Sundsvall-Timrå Airport utgörs huvudsakligen av flygklubbens (Sundsvalls Flygsällskap) aktiviteter samt helikoptertrafik som tankar på flygplatsen. Helikoptrar kan tidvis trafikera kontrollzonen relativt ofta för ledningsinspektioner m.m.

I samband med militärövningar kan VFR-trafiken också utgöras av helikopterförband, svenska såväl som utländska, som stannar till och tankar på flygplatsen. Helikoptertrafiken hanteras som flygplan, dvs. alla starter och landningar sker via rullbanan och de hovrar in till plattan via taxibanorna. Flygplatsen har ingen separat helikopterplatta.

Skoltrafiken utförs i dagsläget främst av Sundsvalls Flygsällskap och sker under kvällar och helger vid bra väder. Andra flygskolor runt om i Sverige kommer i mindre omfattning, omkring 2-3 gånger per månad, för att öva bland annat inflygningar. Skoltrafiken utför ett antal s.k. studs-och-gå per skoltillfälle.

Den militära trafiken består, utöver den militära helikoptertrafiken, även av flygplan och enstaka rörelser med C130 Herkules. Militär trafik flyger både enligt VFR och IFR.

Införande av justerade flygprocedurer och luftrum vid Sundsvall-Timrå Airport
Under hösten och vintern 2018/2019 genomfördes en översyn av befintliga flygvägar och procedurer för IFR-trafiken genomförts, vilket sker regelmässigt vart femte år.

En översyn har gjorts avseende ett väntläge (WEST) och terminalområdet har utökats och fått en förbättrad utformning. De nya flygvägarna har konstruerats för att så långt möjligt efterlikna dagens radarspår, dvs. det sätt som flygtrafiken flyger idag. De blir något rakare än befintliga flygvägar men kommer inte att skilja sig i någon större utsträckning jämfört med hur flygplanen flyger idag. En anmälan avseende ovanstående ändringar lämnades in till Länsstyrelsen i Västernorrlands län den 18 juni 2019 som efter att ha remitterat ärendet till berörda kommuner avslutade ärendet utan ytterligare åtgärd. Transportstyrelsen har genom beslut den 22 april 2020 godkänt föreslagna justeringar som publicerats i AIP och togs i drift den 13 augusti 2020. Förändringarna är som nämnts av marginell omfattning vad gäller hur trafiken kommer att hanteras och påverkar inte genomförda bullerberäkningar eller de bedömningar och ställningstaganden som presenteras i MKB.

Miljökonsekvenser

En MKB enligt 6 kap. 28 § miljöbalken för denna tillståndsansökan har upprättats av SWECO Environment AB (SWECO). SWECO har den sakkunskap som krävs enligt miljöbedömningsförordningen (2017:966). Enligt SWECO är den samlade

bedömningen att miljökonsekvenserna med hänsyn till bullerexponering, utsläpp till luft och utsläpp till mark, grund- och ytvatten blir små. Den sökta flygplatsverksamheten och dess följdverksamhet ger därför inte upphov till sådana konsekvenser att tillstånd till den sökta verksamheten inte kan lämnas.

Buller

Flygbullerberäkningar har genomförts för nuläget (år 2017) och sökt trafik (prognosår 2040) för bedömning av konsekvenserna av flygbuller.

Bullerberäkningar har genomförts för flygbullernivå FBN 55 dB(A) samt maximal ljudnivå 70 dB(A), vilket bygger på riktvärdena som anges i förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader (trafikbullerförordningen). I trafikbullerförordningen 6 och 7 §§ framgår att buller från flygplatser inte bör överskrida 55 dB(A) FBN och 70 dB(A) maximal ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad, men om den maximala ljudnivån ändå överskrids bör den inte överskridas mer än sexton gånger mellan kl. 06.00 och 22.00, och tre gånger mellan kl. 22.00 och 06.00. Enligt 1 § ska dessa bestämmelser tillämpas i ärenden om prövning av tillstånd för flygplatser enligt miljöbalken. Trafikbullerförordningens riktvärden utgör därför utgångspunkten för genomförda bullerberäkningar.

Bullerkurvan för FBN 55 dB(A) för nuläget påverkar ett litet område som inrymmer åtta boende, medan bullerkurvan för sökt verksamhet inrymmer 12 boende. Kurvan för sökt verksamhet är större jämfört med nuläget, men mindre än kurvan för tillståndsgiven verksamhet förutom i söder. Att bullerkurvan för tillståndsgiven trafik är större beror främst på att den innehåller fler rörelser och många äldre bullriga flygplanstyper som till stor del har fasats ut.

Bullerkurvan för maximal ljudnivå 70 dB(A) tre gånger per årsmedeldag och -kväll för nuläget inrymmer 18 boende norr om flygplatsen, medan bullerkurvan för sökt verksamhet inrymmer totalt 315 boende i båda riktningar från rullbanan.

Bullerkurvan för den 16:e högsta ljudnivån 70 dB(A) under en årsmedeldag och -kväll ger för nuläget inte något utfall, då antalet rörelser är för få. För sökt

verksamheten finns tillräckligt många rörelser för att utfall ska fås men det finns inga boende inom bullerkurvan.

Kurvan för maximal ljudnivå 70 dB(A) tre gånger per årsmedelnatt blir större i den sökta verksamheten jämfört med nuläget. I nuläget berörs inte någon boende och i sökt verksamhet berörs 10 boende.

Det finns inga vård- eller undervisningslokaler i något av områdena som kan påverkas av flygbuller inom riktvärdena.

En uppskattning av ett område som kan beröras av maximal ljudnivå 70 dB(A) en gång per årsmedeldygn har gjorts. Bedömningen innehåller dock stora osäkerheter. Vid landningar norrifrån berörs ett långsmalt område som sträcker sig från rullbanan och cirka 15 km norrut. Vid landningar från söder och starter mot söder kan ett något bredare område över Klingerfjärden och vid norra Alnön beröras jämfört med kurvan maximal ljudnivå 70 dB(A) tre gånger per årsmedeldag och -kväll. Starter mot norr har en relativt stor spridning och bullernivån kan beröra ett område med en radie på cirka 8 km från rullbanan, norr och väster om Stavreviken och väster om Bergeforsen. Sammanfattningsvis bedöms med föreslagna villkor för bullerskyddsåtgärder enligt villkor 2, konsekvenserna med avseende på boendemiljön bli acceptabla. Sökt verksamhet bedöms inte heller försvåra möjligheten att uppnå miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö.

Utsläpp till luft

Utsläpp till luft sker främst från flygverksamheten, från markbunden trafik på flygplatsen samt markbunden trafik till och från flygplatsen. Verksamheten på själva flygplatsen medför utsläpp i samband med drivmedelshantering, energiförsörjning och brandövningar. Utsläpp till luft av koldioxid, kolmonoxid, kolväten, kväveoxider, partiklar och svaveldioxid har beräknats för nuläget och sökt verksamhet.

Beräkningarna av utsläpp till luft från flygverksamheten görs enligt praxis inom den s.k. LTO-cykeln. I sökt verksamhet (år 2040) bedöms utsläppen till luft från

flygverksamheten vara större än i nuläget (år 2017) vilket beror på ökningen i antalet flygrörelser. Beräkningarna för flygverksamhetens utsläpp är konservativa och tar inte hänsyn till framtida teknikutveckling och införande av fossilfria bränslen, som innebär minskade emissioner.

Utsläppen av koldioxid från flygverksamheten för sökt verksamhet beräknas uppgå till cirka 14 110 ton per år jämfört med i nuläget då koldioxidutsläppen uppgår till cirka 2 750 ton per år. Utsläppen av kväveoxider från flygverksamheten från den sökta verksamheten beräknas uppgå till cirka 80 ton per år jämfört med nuläget då utsläppen uppgår cirka 10 ton per år. Utsläppen av kolväten beräknas uppgå till 5 ton per år jämfört med nuläget då utsläppen uppgår till cirka 2 ton per år.

Antalet marktransporter till och från flygplatsen bedöms öka proportionerligt med antalet flygresenärer. Trots att marktransporterna till och från flygplatsen bedöms öka, görs bedömningen att utsläppen till luft från marktransporterna kommer att minska för samtliga luftföroreningar, förutom partikelutsläppen (PM10). Detta beror på att avgasutsläppen från marktransporterna beräknas minska över tid till år 2040. Att partiklar bedöms öka för sökt verksamhet beror på att den största delen av utsläppen av partiklar uppkommer från slitage av däck samt vägbanor och inte från avgasutsläpp. Utsläppen av partiklar för marktransporterna i sökt verksamhet beräknas uppgå till 3,6 ton per år, medan utsläppen i nuläget uppgår till cirka 2,6 ton per år.

Flygplatsdriftens utsläpp från energiproduktion beräknas vara oförändrade i den sökta verksamheten jämfört med nuläget. Uppvärmning, energiförsörjning och reservkraft gav under år 2017 upphov till utsläpp av cirka 115 kilogram kväveoxider, 80 kilogram stoft (PM10) och cirka 80 kilogram svaveldioxid. Den största delen av utsläppen härrör från förbränning. Mindre mängder av andra föroreningar, såsom metaller, kan förekomma. Med föreslagna villkor samt att fastbränslepannan och oljepanna 1 kommer att uppfylla kraven i förordning (2018:471) om medelstora förbränningsanläggningar, bedöms konsekvenserna av utsläppen från panncentralen bli små.

Utsläppen av kolmonoxid och partiklar från brandövningarna beräknas minska då gas används som övningsbränsle. Utsläppen av övriga luftföroreningar i samband med brandövningar bedöms öka jämfört med nuläget, dock marginellt i förhållande till flygverksamhetens utsläpp.

Utsläppen från drivmedelshantering bedöms öka jämfört med nuläget till följd av att större mängder flygbensin och flygfotogen hanteras. I bränslet Avgas 100 LL (LL står för low lead) som används vid flygplatsen finns maximalt 0,56 gram bly per liter. I dagsläget finns ett antal flygmaskiner som trafikerar flygplatsen som inte kan tankas med blyfritt bränsle, varför Avgas 100 LL fortfarande används.

Utsläpp av luftföroreningar från flygplatsverksamheten vid Sundsvall-Timrå Airport och följdverksamheten i form av marktransporter till och från flygplatsen bedöms få en marginell inverkan på uppmätta halter av luftföroreningar i området kring flygplatsen. De utsläpp som härrör från själva flygverksamheten sker på hög höjd över ett stort geografiskt område, vilket ger goda spridningsförhållanden och därav marginell påverkan på luftföroreningshalterna i marknivå. Baserat på detta bedöms dessa utsläpp inte påverka miljökvalitetsnormen (MKN). Utsläppen från flygplatsdriften sker i huvudsak inne på airside. MKN ska inte tillämpas för de områden inom flygplatsen som allmänheten inte har tillgång till, dvs. MKN gäller inte inne på airside. Halterna av luftföroreningar på de områden vid flygplatsen där allmänheten har tillträde bedöms vara i nivå med regionala bakgrundhalter, vilket är mycket lägre än de bakgrundhalter som förekommer i stadsmiljö. Då flygplatsdriftens relativa bidrag av luftföroreningar är att betrakta som små föreligger det ingen risk att MKN skulle riskera att överskridas i något område.

Marktransporterna till och från flygplatsen bedöms få en marginell påverkan på MKN, då andelen trafik som härrör från passagerartransporterna bedöms vara begränsad i de centrala delarna av central- och tätorterna kring flygplatsen. Den sökta verksamheten kommer inte försvåra möjligheten till att i framtiden innehålla MKN i Sundsvall, Timrå och Härnösand.

Miljö kvalitetsmålet bedöms överskridas enligt de senaste årens mätningar i centrala Sundsvall och Härnösand. Målet för partiklar kan även i framtiden vara svårt att nå. Sundsvall-Timrå Airports relativa haltbidrag från marktransporterna bedöms dock som marginellt i centrala Sundsvall och Härnösand.

Flygverksamheten kommer att öka utsläppen av koldioxid vid sökt verksamhet, vilket försvårar möjligheten till att uppfylla miljö kvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan. Midlanda Flygplats AB bedriver kontinuerligt ett arbete att minska sina utsläpp av fossil koldioxid. Midlanda Flygplats AB har dock inte någon rådighet över den utveckling som förväntas ske av flygplans miljöprestanda och införandet av fossilfria bränslen. Det är också oklart när och i vilken omfattning denna utveckling kommer att ske.

Påverkan på vatten

Verksamheten vid flygplatsen kan påverka kvaliteten på ytvatten och grundvatten i anslutning till flygplatsen. Verksamheter som orsakar utsläpp till dagvatten är främst halkbekämpning av rullbana och avisning av flygplan. Utsläpp till vatten sker också via utsläpp av renat avloppsvatten från avloppsreningsverket på flygplatsen. Renat brandövningsvatten infiltreras i nuläget till grundvattnet.

Ytvatten

Primär recipient för utsläpp till vatten från verksamheten vid Sundsvall-Timrå Airport är Indalsälven som rinner ut i havet, Klingerfjärden, ungefär 1 km nedströms flygplatsen. Indalsälven och Klingerfjärden är klassade som ytvattenförekomster och omfattas således av fastställda miljö kvalitetsnormer (MKN). Indalsälvens huvudfåror förbi flygplatsen benämns Sörån respektive Norrån. Vattenförekomsten är den gren som benämns Sörån. Norrån utgör inte en vattenförekomst. Både Indalsälven och Klingerfjärdens ekologiska status har klassificerats till måttlig och den kemiska statusen för vattenförekomsterna uppnår ej god. För såväl Indalsälven som Klingerfjärden gäller att MKN God ekologisk status och God kemisk ytvattenstatus ska uppnås år 2027.

Utsläpp till ytvatten från flygplatsen sker i huvudsak vid fyra utsläppspunkter. En stor del av dagvattnet från flygplatsområdet leds via ledningsnätet till utsläppspunkter i den historiska älvfåran väster om flygplatsen, där vattnet infiltreras till grundvattnet innan det slutligen når Sörån.

Potentiellt miljöpåverkande ämnen i utgående dagvatten utgörs främst av avisningsvätska för flygplan (monopropylenglykol) och halkbekämpningsmedel som formiat eller urea. Dessa ämnen medför syreförbrukning i recipienten när de bryts ner till koldioxid och vatten. Nedbrytningen av urea bildar ammonium och ammoniak. Urea kan ha en viss gödande effekt. Dagvattnet kan även vara förorenat med olika metaller, däribland kadmium, zink, nickel, krom, koppar och bly från slitage av bromsbelägg m.m.

Dagvatten från flygplatsen provtas som stickprov vid två provpunkter en gång per kvartal i samband med nederbörd/snösmältning. Proverna analyseras med avseende på oljeindex, näringsämnen, syreförbrukande ämnen, alkalinitet, pH, konduktivitet, färg, turbiditet, suspenderat material, natrium, kalium, metaller och glykoler.

Midlanda Flygplats AB har låtit räkna om den använda glykolmängden som inte varit möjlig att samla upp (år 2017) till motsvarande mängder kemiskt syreförbrukande ämnen (CODM_n) för jämförelser av hur stor andel av syretärande ämnen detta utgör i Indalsälven. Enligt denna beräkning var mängden cirka 18 ton, vilket innebär att den teoretiska maximala andelen av syretärande ämnen från flygplatsen i Indalsälven utgjorde cirka 0,03 procent. Eftersom det sker en nedbrytning av glykolen efter dagvattenutsläpp i den historiska älvfåran innan vattnet via infiltration når recipienten är det endast en viss andel av glykolen som faktiskt kan nå recipienten via dagvattnet. Beräkningsexemplet är därför mycket konservativt och överskattar såväl mängder som halter till recipient. För sökt verksamhet bedöms förbrukningen av avisningsmedel fördubblas till år 2040. Detta påverkar dock inte gjorda beräkningar och bedömningar eftersom halterna i recipienten även i sökt verksamhet blir mycket låga. Beräkningar har utförts avseende påverkan på recipienten från ämnen som används vid halkbekämpning

och vid en mycket konservativ beräkning uppgår årsmedelvärdet till cirka 19 µg CODM_n /l. Enligt denna beräkning är halterna i storleksordningen 1 000 gånger lägre än vad som normalt gäller när påverkan från syretärande ämnen kan bli aktuellt enligt Naturvårdsverkets bedömningsgrunder.

Vid sökt verksamhet bedöms ingen signifikant ökning av användandet av halkbekämpningsmedel uppstå, utan förbrukningen är i första hand kopplad till naturliga variationer i väderläget.

Avloppsreningsverket utgör den tydligaste punktkällan till påverkan på recipienten från flygplatsverksamheten. Det rör sig främst om utsläpp av gödande ämnen (kväve, fosfor) och syretärande ämnen, men till viss del också metaller. Provtagning på inkommande respektive utgående vatten från avloppsreningsverket genomförs tolv gånger per år med flödesstyrd provtagning under ett dygn. Proverna analyseras av ackrediterat laboratorium med avseende på pH, suspenderat material, oljeindex, näringsämnen och syreförbrukande ämnen. Vid fem av provtagningstillfällena analyseras även metaller. Avloppsreningsverket uppnår en god reningseffekt enligt analysresultaten redovisade i de senaste miljörapporterna. Enligt SWECO:s bedömning är flygplatsens bidrag av näringsämnen samt särskilda förorenande och prioriterade ämnen från avloppsreningsverket i den närmaste provtagningspunkten helt försumbar. Ingen påverkan bedöms heller uppstå på syrehalterna i Indalsälven eller Klingerfjärden.

När den framtida brandövningsplatsen har tagits i drift kommer verksamheten vid den befintliga brandövningsplatsen att upphöra. Fram till dess kommer kontroll av den befintliga brandövningsverksamheten att ske som idag. Brandövningsvatten från övningar med vatten, pulver och skum genomgår rening innan det infiltreras till mark och bidrar till grundvattenbildning i området. Ett mycket konservativt antagande är att det renade brandövningsvattnet i dagens verksamhet leds direkt till recipient, utan beaktande av de geokemiska och biologiska processer som sker vid infiltration samt utspädning som sker i grundvattenmagasinet. Bedömningen är att inte ens ett direkt utsläpp till recipient av renat vatten från brandövningsplatsen

påverkar vattenkvaliteten eller möjligheten att uppnå MKN i berörd recipient. Vid den framtida brandövningsplatsen kommer övningsbränslet bestå av brännbar gas och släckning kommer att ske med vatten. Vattnet som avrinner från plattan leds via en utjämningstank där vattnet pumpas till en oljeavskiljare och sedan släpps i dagvattennätet. Vid övning med skum och pulver vid demonstrationsanläggningen kommer övningsvätskan att samlas upp och skickas för destruktion hos godkänd mottagare. Inga effekter förväntas uppnås i vattenförekomsterna, vilket till avgörande del bedöms bero på marginella utsläpp från verksamheten i relation till aktuella flöden och volymer av vatten i mottagande recipienter.

Sammanfattningsvis bedöms inga effekter uppstå med hänsyn till MKN för ekologisk och kemisk status i de närliggande vattenförekomsterna Indalsälven och Klingerfjärden. Sökt verksamhet bedöms inte heller påverka möjligheten att uppnå berörda miljö kvalitetsmål.

Grundvatten

Grundvattenprovtagning sker enligt Midlanda Flygplats AB:s egenkontrollprogram och provtagningen genomförs i två grundvattenrör på var sin sida om rullbanan. Kontrollprogrammet utgår ifrån de utsläpp som är specifika för en flygplats.

Vattenprovtagning genomförs som stickprovtagning sex gånger per år. Ingående parametrar i kontrollprogrammet är bland annat pH, ammoniumkväve, nitrat och nitrit, fosfor, oljeindex, COD (Chemical Oxygen Demand) och metaller. Med hänsyn till att inget grundvattenuttag sker inom flygplatsområdet samt att det saknas dricksvattenbrunnar och grundvattentäkter som riskerar att förorenas av flygplatsverksamheten, bedöms förhöjda halter i grundvattnet vara acceptabla inom flygplatsområdet. Med anledning av de låga halter av olika ämnen som uppmätts i provpunkterna under år 2015-2017 bedöms inte heller påverkan på angränsande ytvatten uppstå när grundvattnet når ytvattenrecipient. Konsekvenserna med avseende på miljön bedöms därmed som små och sökt verksamhet bedöms inte påverka möjligheten att uppnå berörda miljö kvalitetsmål.

Förorenade områden

På flygplatsen finns det en markförorening som härrör från tiden innan Sundsvall och Timrå kommuner tog över verksamheten. Det historiska användandet av brandsläckningskemikalier innehållande PFAS-ämnen har bidragit till halter i marken kring den befintliga brandövningsplatsen och den brandövningsplats som användes dessförinnan (i detta sammanhang benämnda den Nya och Gamla brandövningsplatsen) som kan ha negativ påverkan på markmiljön och att spridning kan ske via grundvatten med risk att föroreningshalterna i Indalsälven kan öka om inte åtgärder vidtas.

Trafikverket ansvarar för projektledning och fortsatta utredningar i de PFAS-förorenade områdena på flygplatsen, i samråd med Midlanda Flygplats AB och Länsstyrelsen. Länsstyrelsen har klassificerat Sundsvall-Timrå Airport till riskklass 1 (mycket stor risk) enligt MIFO fas 2 (2016-12-29). Riskklassificeringen baseras på föroreningssituationen avseende PFAS runt brandövningsplatserna och att det sker en spridning av PFAS-ämnen till omgivande miljö utanför flygplatsområdet. En åtgärdsutredning och platsspecifikt riktvärde har tagits fram. Idag använder Midlanda Flygplats AB ett släckskum som är helt fritt från fluor och brandbilar har sanerats. Eventuella ytterligare åtgärder för att förhindra en spridning av PFAS hanteras inom ramarna för tillsynen av verksamheten. Miljökvalitetsmålet Giftfri miljö bedöms uppfyllas för den sökta verksamheten.

Natur- och kulturmiljö

För bedömning av påverkan på naturmiljön har slutsatser dragits med stöd av resultatet av utförda buller- luft- och dagvattenberäkningar (MKN, riktvärden, miljökvalitetsmål. Verksamheten vid Sundsvall-Timrå Airport bedöms beröra små till mycket höga natur- och kulturvärden på grund av förekommande riksintressen enligt 3 och 4 kapitlet miljöbalken samt Natura 2000-områden och naturreservat. Områdets värde sätts i förhållande till ingreppets effekt på dessa värden. Miljökvalitetsmålen Bara naturlig försurning, Levande sjöar och vattendrag samt Ett rikt djur- och växtliv bedöms vara aktuella.

Bedömningsmatris för miljökonsekvenser

| | VÄRDEN | LITET VÄRDE | MÄTTLIGT VÄRDE | HÖGT VÄRDE | MYCKET HÖGT VÄRDE |
|---------------------------|--------|---|--|---------------------------------------|---------------------------------------|
| EFFEKTER | | | | | |
| INGEN/FÖRSUMBAR EFFEKT | | OBETYDLIG KONSEKVENNS | OBETYDLIG KONSEKVENNS | OBETYDLIG-LITEN KONSEKVENNS | OBETYDLIG-LITEN KONSEKVENNS |
| LITEN NEGATIV EFFEKT | | OBETYDLIG-LITEN NEGATIV KONSEKVENNS | LITEN-MÄTLIG NEGATIV KONSEKVENNS | MÄTLIG NEGATIV KONSEKVENNS | MÄTLIG-STOR NEGATIV KONSEKVENNS |
| MÄTLIG NEGATIV EFFEKT | | LITEN-MÄTLIG NEGATIV KONSEKVENNS | MÄTLIG NEGATIV KONSEKVENNS | MÄTLIG-STOR NEGATIV KONSEKVENNS | STOR NEGATIV KONSEKVENNS |
| STOR NEGATIV EFFEKT | | MÄTLIG NEGATIV KONSEKVENNS | MÄTLIG-STOR NEGATIV KONSEKVENNS | STOR NEGATIV KONSEKVENNS | MYCKET STOR NEGATIV KONSEKVENNS |

Natura 2000

Miljöbalkens regler om Natura 2000-områden syftar till att garantera områdena en ”bibehållen gynnsam bevarandestatus”. Vid en bedömning av påverkan i ett specifikt Natura 2000-område är det bevarandemålen enligt bevarandeplanen som ligger till grund för prövningen.

Natura 2000-områdena Indalsälvens delta, Långharsholmen och Stornäset kommer även fortsättningsvis upprätthållas. Obetydliga konsekvenser bedöms uppstå för utpekade naturtyper och arter enligt Art- och habitatdirektivet, Fågeldirektivet samt typiska arter enligt Naturvårdsverkets vägledningar.

Verksamheten bedöms sammantaget inte på ett betydande sätt påverka miljön i respektive Natura 2000-område.

Riksintressen

Riksintressen för friluftsliv (Nedre Ljustorpsån, Indalsälven mellan Bergforsen och E4 samt Indalsälvens delta), riksintressen för naturvård (Ljustorpsån-Mjällån, Indalsälvens delta samt Norra Alnön) samt riksintressen för kulturmiljövård (Lögdö bruk och Norra Alnön) bedöms beröras av sökt verksamhet. Inom berörda riksintressen finns särskilt goda förutsättningar för berikande upplevelser i natur- och kulturmiljöer. Artrikedomen är hög och det finns sällsynta växter och djur.

Miljöeffekter på berörda riksintressen bedöms bli obetydande till små eftersom de värden som berörda riksintressen avser bevara inte kommer att skadas. Det kommer även fortsättningsvis att finnas goda livsförutsättningar för växt- och djurarter vid utökad flygtrafik. Verksamheten vid Sundsvall-Timrå Airport bedöms därför inte påtagligt skada natur- eller kulturmiljön inom respektive riksintresse.

Naturresevat

Utökad flygtrafik (jämfört med nuläge 2017) till och från Sundsvall-Timrå Airport strider inte mot föreskrifterna för innehavare av särskild rätt till marken inom naturresevatet. Sökt flygverksamhet innebär inga utvidgade mark- eller vattenanspråk utöver den markyta som idag ingår i flygplatsens skötselplan för inflygning. Flygplatsen har rätt att uppföra och bibehålla flygsäkerhetsanläggningar inom resevatet samt att inom inflygningssektorn avverka träd och buskar i enlighet med upprättad avverkningsplan. Föreskrifter angående förbud och skyldigheter kommer inte att överträdas till följd av verksamhetsdriften vid Sundsvall-Timrå Airport. Dispens från resevatsföreskrifterna bedöms därför inte krävas.

Övrig natur

Strax väster om samt söder om flygplatsen finns sumpskogsområden. En nyckelbiotop finns i den södra delen av Skeppsholmen. Sökt verksamheten innebär inte att någon ny mark tas i anspråk eller förändras. Effekter och konsekvenser med hänsyn till naturmiljön i detta område bedöms vara försumbara. Inom själva flygplatsområdet förekommer naturmiljöer med endast triviala värden. Hela verksamhetsområdet består av ruderat mark med hårdgjorda ytor (rullbanan och uppställningsytor), gräsbeväxta marker samt övriga byggnader. Eftersom verksamhetsområdet har liten betydelse för biologisk mångfald bedöms konsekvenserna med hänsyn till naturmiljön bli små.

Rennäring

Sökt verksamhet innebär att bullernivåer kommer att ligga på FBN 45-50 dB(A) i områden som idag utgör vår- och förvinterland, används av vintergrupper samt korsas av en flyttled, och där ljudnivåerna idag ligger under 45 dB(A). Maximal ljudnivå 70 dB(A) minst tre gånger dag- och kväll kommer att beröra område i

rullbanans förlängning norr om flygplatsen där denna ljudnivå i nuläget inte förekommer.

Det finns inga riktvärden för buller och rennäring. Det går heller inte att dra slutsatser om buller och rennäring då det saknas forskning som visar samband mellan buller och renars beteende.

Med hänvisning till forskning på lantbruksdjur bedöms bullernivåer till följd av sökt verksamhet inte medföra effekter av betydelse för rennäringen. Detta eftersom FBN på 45-50 dB(A) och maximala ljudnivåer på 70 dB(A) anses vara för lågt samt inträffa för sällan för att medföra negativ påverkan.

Renar störs framför allt av markexploateringar av olika slag, exempelvis skogsbruk, infrastruktur, vatten- och vindkraft och gruvdrift. Sökt verksamhet minskar inte åtkomsten till viktigt vinterbete eller flyttleder i området. Sökt verksamhet bedöms heller inte bidra till ändrade rörelsemönster. Utökad flygtrafik och högre bullernivåer bedöms därför inte påverka förutsättningarna att bedriva renskötsel i området. Sammantaget bedöms konsekvenserna av sökt verksamhet bli obetydliga till små för rennäringen.

Klimat och översvämningsrisker

Konsekvenser i ett varmare klimat MSB:s översvämningskartering för Indalsälven visar att delar av landningsbanan kan komma att påverkas vid 100-årsflöde och beräknat högsta flöde. SMHI:s analys av klimateffekter i Västernorrlands län visar att 100-årsflödet i Indalsälven kommer minska något eller förbli oförändrat. Risken för översvämning vid höga flöden bedöms vara snarlik dagens i ett framtida klimat. Risken för översvämning beaktas vid utformningen av den framtida brandövningsplatsen.

Det finns ett antal instängda områden inom flygplatsområdet där vatten kan ansamlas och bli stående vid ett skyfall. Skyfallen kan förväntas bli kraftigare till följd av klimatförändringarna, men översvämnningarnas utbredning vid ett

klimatkompenserat 100-årsregn är bara marginellt större än vid ett 100-årsregn i dagens klimat.

Risken för översvämning vid skyfall bedöms vara snarlik dagens i ett framtida klimat. Ingen av de byggnader som ligger inom riskområden för översvämning vid skyfall är känsliga för översvämning. I det fall det finns tankar med drivmedel eller kemikalier så är dessa invallade. Urea och formiat som förvaras i fast form kan i händelse av översvämning flyttas. Vid tippfickan för avisningsvätska förvaras avskild glykol i en tank om 70 m³ under mark. Den avisningsvätska som eventuellt finns i tanken innehåller ca 10 % glykol och töms vid behov. Tippfickan används under vinterperioden då avisning sker.

Sammantaget bedöms det inte föreligga några risker som inte kan hanteras i händelse av översvämning till följd av skyfall. Flygplatsområdet riskerar inte att översvämmas av höga vattenstånd i havet, varken idag eller i ett framtida klimat. Inga negativa konsekvenser bedöms därför uppstå.

Olycksrisker

Bolaget bedöms ha ett bra förebyggande arbete kring risk- och säkerhetsfrågor gällande människors hälsa och miljön. Arbetet med risk- och säkerhetsfrågor leder till att åtgärder kontinuerligt vidtas för att minimera risker för olyckor.

Konsekvenserna för en allvarlig olycka så som haveri eller krock kopplat till flygverksamheten kan bli mycket allvarliga, dock bedöms sannolikheten som mycket liten. Den sammanlagda risken för allvarliga olyckor på Sundsvall-Timrå Airport bedöms som mycket liten

De risker och konsekvenser med avseende på ett dammbrott vid Bergforsens kraftverk uppströms flygplatsen, kommer inte att förändras i och med att verksamheten erhåller ett nytt tillstånd. Risker med dammen i Bergforsen identifierades för ett antal år sedan och med anledning av detta har avbördningskapaciteten utökats väsentligt (från ca 2 300 m³/s till ca 3 800 m³/s), med ett nytt utskov så att kraftverksdammen idag är anpassad för att klara s.k. 10 000-årsflöden.

Anläggningen kan efter bygget av det nya utskovet teoretiskt avbörda flöden som motsvarar mer än det statistiska, dimensionerande flödet. Sannolikheten är med andra ord mycket liten för att dammen ska gå till brott. Om detta ändå skulle ske, beror konsekvenserna av omfattningen på brottet. Ett plötsligt och fullständigt dammhaveri skulle kunna medföra allvarliga konsekvenser för nedströms liggande infrastruktur (medräknat bebyggelse), inklusive flygplatsen. Som beskrivs ovan så påverkar inte sökt verksamhet riskerna för ett dammbrott, och inte heller bedöms riskerna förändras givet att tillstånd till verksamheten ges, varför denna aspekt inte utvecklas vidare i denna MKB.

Övriga miljökonsekvenser

Verksamheten medför även annan påverkan på miljön, till exempel i samband med flygplatsens kemikalie- och avfallshantering samt vid händelse av olyckor.

Kemikalier

Den framtida utökade flygtrafiken vid flygplatsen jämfört med nuläget (år 2017) bedöms inte kräva förändrad kemikalieanvändning eller förändrad hantering av kemikalier, men innebär att större mängder kemikalier hanteras, framförallt gäller det glykol och drivmedel för flygplan. Detta eftersom förbrukningen av dessa bedöms öka proportionellt mot ökningen av flygrörelserna i tung trafik.

En kontroll har gjorts mot Sevesolagstiftningen. Det är endast flygfotogen (Jet A1) som ska medräknas för att avgöra om bestämmelserna är aktuella. Övriga ämnen har antingen inte den klassning, eller lagras inte i de mängder som gör att de ingår i beräkningarna. Inte heller flygfotogen lagras enskilt i mängder lika med eller över de nivåer som är angivna i förordningen (SFS 2015:236) om åtgärder för att förebygga och begränsa följderna av allvarliga kemikalieolyckor. Verksamheten omfattas inte av Sevesolagstiftningen vare sig på den högre eller den lägre kravnivån.

Underhållskemikalier och bränslen påverkar miljön främst lokalt vid spill eller olycka. Riskerna är främst förknippade med drivmedel som förvaras i störst mängd och dessutom hanteras i flera steg t.ex. vid påfyllning och tankning. Större utsläpp

av bränsle kan påverka mark och i värsta fall sprida sig till dag- och grundvatten. För att förhindra detta är cisterner med bränsle invallade eller dubbelmantlade. Spillplattor vid bränsleanläggningarna är kopplade till oljeavskiljare.

Bränsleanläggningarna för Jet A1 och fordonsbränsle är försedda med säkerhetssystem såsom överfyllnadsskydd, påkörningsskydd mm. Rutiner finns för att förhindra utsläpp och hantera både stora och små utsläpp om detta inträffar. Midlanda Flygplats AB ser kontinuerligt över om utbyte av bränsle eller andra kemiska produkter mot mer miljöanpassade alternativ kan ske.

Mot bakgrund av pågående utbytesarbete av kemikalier och rutiner för att motverka negativa effekter bedöms kemikaliehantering inte medföra några olägenheter för människors hälsa eller miljön, vare sig i nuläget eller vid sökt verksamhet. Negativa konsekvenser av sökt verksamheter bedöms därför bli obetydliga till små.

Miljökvalitetsmålet Giftfri miljö finns både på nationell och regional nivå. Sökt verksamhet bedöms inte motverka uppfyllnad av miljökvalitetsmålet.

Avfallshantering

Avfall och farligt avfall uppkommer i verksamheten. Hushållsavfall kommer i första hand från verksamheterna på flygplatsområdet samt från flygplan. Från bland annat flygplatsens brandövningsplats och verkstad uppkommer farligt avfall i form av bland annat spillolja, oljeavskiljar slam och kemikalierester. Brandövningsvatten från övning med pulver och skum på den framtida brandövningsplatsen samlas upp och transporteras till godkänd mottagare.

Midlanda Flygplats AB har i sitt miljöledningssystem rutiner som beskriver verksamhetens avfallshantering. Rutinerna omfattar arbete där avfall och farligt avfall hanteras, sorteras, lagras och hur borttransport ska ske. Motsvarande krav som finns i dessa rutiner ställs också på hyresgäster genom verksamhetsavtal och Airport Regulation för avfallshantering.

Midlanda Flygplats AB inklusive andra verksamhetsutövare på flygplatsområdet sorterar huvuddelen av avfall i anslutning till flygplatsterminalen samt vid bolagets miljöstation öster om verkstaden.

Gällande farligt avfall hanterar flygplatsen endast det farliga avfall som uppkommer i den egna verksamheten. Övriga verksamhetsutövare hanterar borttransport av farligt avfall i egen regi. Transportörer under 2017 har huvudsakligen varit Timrå Renhållnings AB samt Swoosh AB. Avfallet hämtas enligt överenskommelse eller efter beställning.

Flygplatsen arbetar för att minska mängden avfall som uppkommer. Trots detta kan det bli en ökning i mängder avfall på grund av fler anställda och fler passagerare som ska passera flygplatsen. Eventuellt kan även avfall och kemikalierester som är kopplade till av fordon öka, t.ex. spillolja och däck, detta eftersom ökad trafik på flygplatsen kan innebära ökat underhåll. Befintlig struktur med källsortering och hantering av farligt avfall bedöms vara ändamålsenligt även vid ökade mängder.

Miljö kvalitetsmålet Giftfri miljö och God bebyggd miljö bedöms även infrias.

Samråd

Inför upprättandet av ansökan och MKB har Midlanda Flygplats AB genomfört avgränsningssamråd enligt 6 kap. 30 § miljöbalken då verksamheten innebär betydande miljöpåverkan. Samrådet har skett genom samrådsmöten och genom skriftligt förfarande under juni 2018 och maj/juni 2019. Länsstyrelsen har även lämnat ett samrådsyttrande den 16 december 2019.

Vid en sammanfattning av de inkomna synpunkterna kan det konstateras att ingen har ifrågasatt en fortsatt verksamhet vid Sundsvall-Timrå Flygplats. De synpunkter och kommentarer som har framkommit vid samråden har så långt det har bedömts relevant och möjligt beaktats vid utformningen av denna ansökan med tillhörande bilagor.

Motiv till föreslagna villkor

Avisning

Midlanda Flygplats AB föreslår ett villkor som innebär att bolaget ska se till att så mycket som möjligt av den glykol som hamnar på markytan för avisning samlas upp. Även nu gällande villkor för avisning föreskriver att så mycket som möjligt av den glykol som rinner av flygplanet vid avisning ska samlas upp. Förslaget är i enlighet med hur glykolvillkor har formulerats i domar för flygplatsverksamheter de senaste åren. Midlanda Flygplats AB anser att förslaget till villkor är i enlighet med miljöbalkens försiktighetsprincip. Rutinerna för uppsugning och omhändertagande av glykol har förbättrats de senaste åren och bolaget avser att kontinuerligt se över och om möjligt förbättra rutinerna. Bolaget anser därför sammantaget att föreslaget villkor är rimligt och skäligt.

Halkbekämpning

Midlanda Flygplats AB föreslår ett villkor som innebär att halkbekämpning i första hand sker mekaniskt och vid behov kompletteras med sand. Halkbekämpningskemikalier får användas när flygsäkerheten kräver det. Bolaget avser att endast använda urea på rullbanan när det krävs av flygsäkerhetsskäl. Det bedöms inte nödvändigt att ange en maximalt tillåten mängd urea med beaktande av den sparsamma användningen och då det inte har noterats någon påverkan på recipienten till följd av ureaanvändning. Midlanda Flygplats AB anser att förslaget till villkor är i enlighet med miljöbalkens försiktighetsprincip.

Brandövningar

Midlanda Flygplats AB avser som redovisats ovan att anlägga en ny brandövningsplats på en ny plats. Midlanda Flygplats AB föreslår att dagens villkor fortsatt ska gälla för brandövningar så länge det förekommer brandövningar på den befintliga brandövningsplatsen, med undantag för de villkor som numera är inaktuella. När den framtida brandövningsplatsen tagits i drift föreslås att brandövningsvatten vid övning med brandsläckningsskum från den mindre demonstrationsanläggningen ska skickas för destruktion. Som anges ovan bedöms utsläpp till recipient från brandövningar, med de förändringar som föreslagits, inte påverka vattenkvaliteten

eller möjligheten att uppnå MKN i berörd recipient. Midlanda Flygplats AB menar att föreslagna villkor därför är i enlighet med miljöbalkens försiktighetsprincip.

Avloppsreningsverket

Midlanda Flygplats AB föreslår att flera av dagens villkor fortsatt ska gälla. Bolaget föreslår ett villkor avseende fosfor i utgående behandlat avloppsvatten föreskrivet som ett årsmedelvärde om 0,5 mg per liter (per kalenderår) som begränsningsvärde. Med hänsyn till anläggningens storlek (400 pe) och att det inte förekommer stora säsongsvariationer bedöms ett årsmedelvärde vara rimligt. Den föreslagna halten är samma halt som i gällande villkor.

Midlanda Flygplats AB har inte föreslagit ett villkor motsvarande dagens villkor som reglerar kravet på procentuell reduktion. Denna typ av villkor är obsoleta och villkoret bedöms inte vara relevant ur recipientsynpunkt.

Kemikalier och avfall

Midlanda Flygplats AB föreslår ett sedvanligt villkor för hantering av kemikalier och avfall.

Panncentralen

Fastbränslepanna

Midlanda Flygplats AB föreslår ett haltvillkor för stoft på 100 mg/Nm³, vid 13 % CO₂, vilket motsvarar dagens råd för panncentralen med tillägget att det nu är ett begränsningsvärde istället för ett riktvärde.

Fastbränslepannan omfattas av förordning (2018:471) om medelstora förbränningsanläggningar. Midlanda Flygplats accepterar att begränsningsvärden för utsläpp till luft från fastbränslepannan regleras i tillståndsvillkor från och med att fastbränslepannan bytts ut fram till att Förordningens bestämmelser om begränsningsvärden börjar tillämpas om den nya fastbränslepannan har en

anläggningseffekt om 1 megawatt eller högre. Om den nya fastbränslepannan har en anläggningseffekt under 1 megawatt förordar bolaget inga särskilda krav för pannan eftersom den i så fall inte kommer att omfattas av Förordningen.

Enligt förordningen kommer begränsningsvärdet för stoft från och med år 2030 att skärpas jämfört med dagens råd för panncentralen. För att klara det framtida kravet enligt förordningen behöver åtgärder vidtas, framför allt investeringar i rökgasreningen. För att genomföra dessa åtgärder och anpassa pannan till de strängare kraven bedöms tiden fram till år 2030 behövas. Midlanda Flygplats AB föreslår därför att haltnivån enligt dagens råd fortsättningsvis ska gälla men utformas som ett begränsningsvärde och att värdet gäller vid mätning, istället för att vara utformat som ett årsmedelvärde. Detta medför en skärpning i förhållande till dagens råd för panncentralen.

Midlanda Flygplats AB föreslår ett begränsningsvärde för kväveoxider på 300 mg/Nm³, vid 6 % O₂ som ska gälla vid mätning. Den föreslagna halten överensstämmer med det begränsningsvärde som från år 2030 kommer att gälla för fastbränslepannan enligt förordning om medelstora förbränningsanläggningar. Den föreslagna halten är något högre än vad som föreskrivs enligt dagens råd för panncentralen. För fastbränslepannan gäller i nuläget ett riktvärde på 100 mg kväveoxider/MJ tillfört bränsle, vilket motsvarar ungefär 270 mg/Nm³ vid 6 % O₂. Dagens råd avseende kväveoxider utgör ett årsmedelvärde. Mot bakgrund av anläggningens storlek och att villkoret skärps genom att utformas som begränsningsvärde samt gäller vid mätning, bedöms nivån i det föreslagna villkoret vara rimlig.

Midlanda Flygplats AB föreslår att mätkraven i ovan nämnda förordning ska följas för stoft och kväveoxider, vilket innebär att mätning ska ske minst vart tredje år. Midlanda Flygplats AB föreslår ett begränsningsvärde för kolmonoxid på 500 mg/Nm³ vid 6 % O₂. Dagens råd avseende kolmonoxid är ett riktvärde på 100 mg/Nm³, vid 13 % CO₂ som månadsmedelvärde. Syftet med rådet avseende kolmonoxid för den aktuella pannan bedöms i huvudsak vara att säkerställa en god

förbränning, vilket bedöms uppfyllas med den föreslagna haltnivån. Midlanda Flygplats AB:s föreslagna villkor avseende kolmonoxid bedöms inte heller medföra någon risk för negativa konsekvenser för miljön. Vidare föreslås ett begränsningsvärde och att värdet ska gälla vid mätning, vilket innebär skärpning jämfört med dagens råd. Mot bakgrund av detta bedöms föreslaget värde vara rimligt. Midlanda Flygplats AB föreslår att frågan om hur mätning av kolmonoxid ska ske samt mätfrekvens fastställas i kontrollprogrammet.

Oljepannor

Oljepanna 1 omfattas även den av förordning (2018:471) om medelstora förbränningsanläggningar. Midlanda Flygplats accepterar också att begränsningsvärden för utsläpp till luft från oljepanna 1 regleras i tillståndsvillkor till dess att Förordningens bestämmelser om begränsningsvärden börjar tillämpas. I länsstyrelsens villkorsförslag anges inte att regleringen av panncentralen i tillståndsvillkor upphör att gälla när de värden som följer av Förordningen börjar tillämpas. Midlanda Flygplats anser att så bör ske och att det behöver framgå av villkoren och föreslår därför ett sådant tillägg i bolagets förslag till villkor jämfört med Länsstyrelsens förslag. Bolaget uppfattar dock inte att Länsstyrelsen har haft någon annan uppfattning än bolaget i detta avseende.

Bolaget vill för tydlighetens skull notera att Förordningens bestämmelser om bland annat mätning av utsläpp till luft redan gäller och omfattar fastbränslepannan och oljepanna 1. Bolagets förslag till villkor omfattar därför endast vilka värden som ska gälla, i övrigt ska Förordningens bestämmelser kunna tillämpas. Midlanda Flygplats vidhåller att utsläpp av kväveoxider ska regleras som NO_x i enlighet med Förordningen och inte som NO₂ som anges i länsstyrelsens villkorsförslag.

Midlanda Flygplats har genomfört bytet av bränsle för oljepannorna till flytande biobränsle. Ett tillståndsvillkor avseende oljepanna 1 behöver därför inte reglera utsläpp till luft vid användning av eldningsolja E01 som bränsle, varför tidigare presenterat förslag till reglering i detta avseende utgår.

Midlanda Flygplats AB föreslår att ett begränsningsvärde för kväveoxider på 200 mg/Nm³, vid 6 % O₂ ska gälla om drifttiden för oljepanna 1 överstiger 500 timmar per år beräknat som ett rullande medelvärde under en femårsperiod. I nuläget gäller för oljepanna 1 ett riktvärde på 150 mg kväveoxider/MJ tillfört bränsle som årsmedelvärde, vilket motsvarar ungefär 500 mg/Nm³ vid 6 % O₂. Den föreslagna nivån överensstämmer med det krav som från år 2030 kommer att gälla enligt förordning om medelstora förbränningsanläggningar. Drifttiden för oljepanna 1 uppgår normalt till några hundra timmar per år. Utsläppen från oljepannan bedöms inte riskera att påverka någon miljö kvalitetsnorm negativt. Den föreslagna regleringen avseende utsläpp och mätning av kväveoxider bedöms vara lämplig eftersom den harmonierar med de bestämmelser som kommer att gälla enligt förordningen, men också utifrån pannans storlek och drifttid.

Oljepanna 2 med installerad tillförd effekt på 0,7 MW är varken tillstånds- eller anmälningspliktig och omfattas inte av förordningen om medelstora förbränningsanläggningar. Pannans drifttid uppgår i normalfallet till några hundra timmar per år. Idag gäller för oljepanna 2 ett riktvärde på 150 mg kväveoxider/MJ tillfört bränsle som årsmedelvärde. Med hänsyn till pannans storlek och begränsade drifttid, samt att utsläppet inte bedöms påverka någon miljö kvalitetsnorm negativt anser Midlanda Flygplats AB inte att det finns skäl att reglera utsläpp av kväveoxider från oljepanna 2. Dagens råd avseende oljepanna 2 bör därför inte gälla fortsättningsvis.

Både oljepanna 1 och oljepanna 2 har enligt dagens råd ett krav på utsläpp till luft rörande stoft som inte får överskrida 0,5 gram stoft per kilo olja som riktvärde och årsmedelvärde. I oljepannorna eldas enbart lätt eldningsolja, som har ett lågt innehåll av aska och vid en god förbränning innehåller rökgaserna mycket lite stoft. Vid besiktningsmätning av oljepannorna var stoftinnehållet i rökgaserna cirka en tiondel av det befintliga riktvärdet. Regleringen av stoft bedöms inte bidra till att en större miljönytta uppnås. Med hänsyn till miljöeffekterna, anläggningarnas storlek och begränsade drifttider anser Midlanda Flygplats AB inte att finns anledning att föreskriva villkor avseende stoft för varken oljepanna 1 eller 2. Regleringen av stoft

för oljepannorna bör därmed utgå.

Informationsorgan

Om det bedöms önskvärt anser Midlanda Flygplats AB att det kan vara lämpligt att ha ett informationsorgan för utbyte av information om verksamheten mellan de centrala aktörer som berörs av verksamheten. Bolaget anser att företrädarna för organet gemensamt kan bestämma hur arbetet i informationsorganet ska bedrivas. Informationsorganet ersätter det tidigare samarbetsorganet, vilket är i linje med rättspraxis.

Kontrollprogram

Verksamheten ska kontrolleras enligt ett kontrollprogram och Midlanda Flygplats AB anser att sex månader är en rimlig tid för upprättandet av kontrollprogrammet.

INKOMNA YTTRANDEN

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Miljönämnden vid Sundsvalls kommun och Havs- och vattenmyndigheten har avstått att yttra sig i målet.

Naturvårdsverket

Naturvårdsverket har ingen erinran mot att tillstånd ges till sökt verksamhet under förutsättning att erforderliga villkor föreskrivs.

Yrkanden

Bullerisolering

Naturvårdsverket yrkar att följande villkor föreskrivs i stället för bolagets villkorsförslag avseende buller:

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 för natt om de inte används för ändamålet nattetid annat än undantagsvis.

För samtliga lokaltyper 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 byggnadens 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 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.

Utveckling av talan

Sökanden har inte visat att verksamheten kan bedrivas på ett för människors hälsa och miljön acceptabelt sätt med enbart de villkor och förslag till skyddsåtgärder och andra försiktighetsmått som sökanden föreslår. För att tillståndet ska uppfylla kraven i de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken behöver bolagets villkorsförslag justeras i enlighet med Naturvårdsverkets yrkanden.

Bananvändning

Naturvårdsverket bedömer att bolagets förslag till villkor om bananvändning är tillräckligt för reglering av bananvändning och flygvägar vid Sundsvall-Timrå Airport. Villkorsförslaget är visserligen generellt utformat men i kombination med vad bolaget redovisat i målet rörande flygvägar och överflygning av tätorter ger villkoret en tillräcklig skyddsnivå.

Buller

Mark- och miljööverdomstolens praxis om tillstånd för flygplatser

Mark- och miljööverdomstolen (MÖD) avgjorde den 16 december 2021 mål M 13953-19 gällande vissa villkor för flygplatsverksamheten vid Karlstad Airport. Bolaget har gjort gällande att avgörandet främst har betydelse för frågan om bevisbörd och vilket underlag som krävs för att det ska vara möjligt att göra en rimlighetsavvägning enligt 2 kap. 7 § miljöbalken. Naturvårdsverket delar inte bolagets tolkning att avgörandet är begränsat till de frågorna. MÖD tog i avgörandet också ställning till viktiga frågor om behov och utformning av skyddsåtgärder för

att begränsa påverkan av flygbuller och förhållandet mellan miljöbalkens allmänna hänsynsregler och riktvärdena i trafikbullerförordningen.

När det gäller tillämpningen av 6 och 7 §§ trafikbullerförordningen i ärenden om tillstånd för flygplatser fastslog MÖD följande: ”*Med hänsyn till miljöbalkens försiktighetsprincip bör utgångspunkten vara att riktvärdet i 6 § trafikbullerförordningen ska innehållas och om så inte är möjligt utlösa krav på bullerskyddsåtgärder, om kostnaden inte är orimlig i det enskilda fallet.*”

MÖD bedömde även att Naturvårdsverkets utredning i målet, bland annat den rapport om sömnstörningar från flygbuller i en svensk kontext som getts in även i den här tillståndsprövningen, påvisar att flygbuller orsakar sömnstörningar som kan orsaka allvarliga negativa hälsoeffekter. Enligt Naturvårdsverkets uppfattning bör MÖD:s uttalanden ses som vägledande för all tillståndsprövning av flygplatsverksamhet. Även MÖD:s uttalanden som bolaget hänvisar till, om att det är verksamhetsutövaren som har bevisbördan både för att olägenheter inte behöver befaras och för att skyddsåtgärder är orimligt kostsamma, gäller givetvis generellt vid tillståndsprövning, se 2 kap. 1 § miljöbalken.

I domen tog MÖD även ställning till flera frågor om utformningen av villkor för bullerskyddsåtgärder. När det gäller regleringen av vilka åtgärder som är rimliga att vidta för en byggnad bedömde MÖD att bostadens standard men inte dess ekonomiska värde ska beaktas eftersom närheten till flygplatsen i sig kan påverka bostadens värde. MÖD bedömde vidare att bullerskyddsåtgärderna ska dimensioneras utifrån de vid varje tidpunkt mest bullrande flygplanstyperna inte de mest bullrande flygplanstyperna för sökt verksamhet. Naturvårdsverket har därför justerat sitt villkorsförslag i enlighet med MÖD:s avgörande.

I domen bedömde MÖD även att det inte var motiverat med ett tillägg till villkoret om bullerskyddsåtgärder som undantar byggnader uppförda efter att flygplatstillståndet fått laga kraft. MÖD delade Naturvårdsverkets uppfattning, som framförs även i det här målet att en sådan reglering skulle kunna medföra en risk för att

bostäder inte får det bullerskydd som avsetts i de fall verksamheter genomgår mindre förändringar över tid. MÖD konstaterade vidare att kravet i 2 kap. 6 a § plan- och bygglagen (2010:900) innebär att risken för att behöva vidta åtgärder när bullersituationen inte beaktats i plan- eller bygglovsskedet kan förutsättas vara mycket liten.

Naturvårdsverket konstaterar att MÖD i domen behöll den reglering som mark- och miljödomstolen valt, nämligen att en maxbullerhändelse nattetid minst 150 nätter per kalenderår ska utlösa skyldigheten att vidta bullerskyddsåtgärder. Mot den bakgrunden justerar Naturvårdsverket villkorsförslaget NV1 till att avse minst 150 nätter per kalenderår i stället för årsmedelnatt.

Bolaget har hänvisat till MÖD:s dom den 3 februari 2022 i mål nr M 898-20 som rörde tillstånd till Stockholm-Västerås flygplats. Omständigheterna kring prövningen för Västerås flygplats skiljer sig från de för Midlanda flygplats på så sätt att Västerås flygplats inte sökte tillstånd för någon reguljär flygtrafik nattetid. Det villkor om bullerskyddsåtgärder som mark- och miljödomstolen föreskrev var inte heller uppe till prövning i MÖD. Naturvårdsverket anser därför att MÖD:s dom om Västerås flygplats inte bör ges betydelse vid bedömningen av vilka bullerskyddsåtgärder för maxbullerhändelser nattetid som är miljömässigt motiverade och rimliga att kräva för Sundsvall-Timrå Airport.

Rimligheten i uppskattningar av behov av skyddsåtgärder och kostnader

Kraven på att utföra skyddsåtgärder och begränsa verksamheten för att förebygga, hindra eller motverka att verksamheten medför skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön gäller i den utsträckningen det inte kan anses orimligt att uppfylla dem. Vid bedömningen ska särskild hänsyn tas till nyttan av skyddsåtgärder och andra försiktighetsmått jämfört med kostnaderna för sådana åtgärder. För att göra en korrekt rimlighetsavvägning måste både bedömningen av påverkan på människors hälsa och miljö och den förväntade omfattningen av skyddsåtgärder vara realistisk.

Naturvårdsverkets uppfattning om de negativa effekter som flygbuller kan ge upphov till delades också av MÖD i avgörandet om Karlstad Airport. Av

domskälen framgår bland annat att MÖD bedömer att antalet tillfällen med höga maxnivåer nattetid är en viktig faktor för störningens omfattning och effekter.

Naturvårdsverket konstaterar att bolaget i sin beskrivning av risken för negativa hälsoeffekter inte har beaktat maxnivåer nattetid. I stället har bolaget, utifrån en över 20 år gammal dos-responskurva, beräknat antalet närboende som förväntas uppleva sig störda av flygbuller. Bolagets utredning utgår enbart från hur många som förväntas uppleva sig störda, inte hur många som förväntas få sömnen störd.

Bolaget har därefter gjort kostnadsuppskattningar för de bullerskyddsåtgärder som sökt verksamhet enligt bolaget kan komma att ge upphov till. Naturvårdsverket bedömer att uppskattningarna är kraftigt överskattade och att de därför inte kan läggas till grund för en rimlighetsavvägning.

Kostnaderna för bullerisoleringsåtgärder är beroende av verksamhetens omfattning genom att det är antalet flygrörelser som avgör om en byggnad ska åtgärdas eller inte. Naturvårdsverket ifrågasatte redan i kompletteringsyttrande bolagets prognos för den framtida trafiken, framförallt antalet passagerare som enligt bolaget förväntas fördubblas relativt trafiken före pandemin. Bolaget besvarade Naturvårdsverkets frågor om de höga passagerarsiffrorna med att man i en tillståndsprocess måste ta höjd för trafikering ett maxår, till skillnad från Trafikverkets prognoser som kunde avse medelvärden. Även om så är fallet bedömer Naturvårdsverket att passagerarprognosen är överskattad av två huvudsakliga skäl. Dels ser vi förändringar i transporter och resande i post-pandemin, dels måste Sverige ställa om mot ett mer hållbart resande för att nå klimatmålen.

Med dessa båda förutsättningar i åtanke bedömer Naturvårdsverket att vare sig det korta inrikesflyget eller det långväga flyget kommer att öka i en sådan omfattning som bolaget utgår ifrån och att bolagets prognos för passagerarantal därför är orealistisk. Det är därför inte sannolikt att bolaget kommer att behöva utföra skyddsåtgärder i form av bullerisolering i den utsträckning som anges i bolagets uppskattningar.

Det är svårare att bedöma prognosen avseende antal flygrörelser, då teknik-utvecklingen inom elflyg bedöms leda till att mindre flygplan med färre passagerare blir allt vanligare, särskilt på regionala flygplatser som Midlanda. Dessa har dock en lägre bulleremission än större, konventionella flygplan, vilket ger ett lägre behov av bullerisoleringsåtgärder.

Att prognosen för hur verksamheten ska utvecklas är överskattad leder enligt Naturvårdsverkets bedömning till att även kostnadsuppskattningen för bullerskyddsåtgärder är för hög. Naturvårdsverket anser att inte alla bostäder inom en viss bullerkurva kommer att erbjudas bullerskyddsåtgärder. Hus med bättre ljudisolering uppfyller troligtvis inomhusnivån som föreskrivs som mål för bullerskyddsåtgärderna utan åtgärder. Det är därför inte rimligt att som bolaget gör räkna med en schablonkostnad på 200 000 kr per exponerad byggnad.

Bolaget har redovisat ett mer detaljerat underlag än det som fanns tillgängligt vid prövningen av Karlstad Airport. Redovisningen innehåller dock kraftigt överskattade antaganden vad gäller såväl omfattningen av åtgärder och kostnaderna. Naturvårdsverket bedömer med anledning av det att redovisningen inte kan läggas till grund för en rimlighetsavvägning. Bolaget har därmed inte visat att Naturvårdsverkets villkorsförslag är orimligt.

Bolagets förslag till bullerisoleringsvillkor – undantag för nya byggnader

Bolaget föreslår ett tillägg till sitt villkorsförslag som innebär att bullerisoleringsåtgärder endast ska vidtas på bostadsbyggnader och vård- och undervisningslokaler som är uppförda och används för ändamålet vid tidpunkten för lagakraftvunnen dom. Naturvårdsverket motsätter sig ett sådant tillägg. Det som bolaget tycks vilja uppnå med tillägget är redan reglerat genom samordningen av hur buller hanteras i plan- och bygglovsskedet och i tillsyn av miljöfarliga verksamheter. Det innebär att i det fall kommunen skulle planlägga eller ge lov för bostäder som exponeras för nivåer utomhus över de gränser som aktiverar bullerskyddsvillkoret men bostäderna har byggts med hänsyn till de förutsättningar som råder kring flygplatsen är inte bolaget skyldigt att vidta åtgärder för de byggnaderna.

Bolagets tillägg innebär däremot en risk att bostäder inte får de bullerskyddsåtgärder som de bör ha rätt till om flygplatsverksamheten förändras på ett sätt som påverkar bullersituationen. Om ytterligare bostäder exponeras för nivåer utomhus över de gränser som aktiverar bullerskyddsvillkoret ska bolaget givetvis genomföra nödvändiga åtgärder för att uppfylla villkoret, oavsett när byggnaden uppfördes. I de flesta fall skulle en sådan förändring föranleda en ny prövning av hela eller delar av verksamheten varvid bullerskyddsvillkoret också omprövas. Det finns dock exempel på att mindre ändringar av flygvägar enbart görs genom en anmälan. Sådana förändringar av verksamheten kan medföra att nya byggnader exponeras för buller i sådan omfattning att de ska vara berättigade till åtgärder även om bostaden uppförts efter att domen vunnit laga kraft.

Det kan också noteras att frågan om vilka ändringar som kan hanteras genom en anmälan kan komma att förändras framöver. Frågan utreds till exempel just nu i utredningen En modern och effektiv miljöprövning. Naturvårdsverket bedömer att bolagets tillägg till bullerisoleringsvillkoret är olämpligt eftersom konsekvenserna är svåra att förutse.

Trafikbullerförordningen, WHO:s guidelines och bullerisoleringsåtgärder

Bolaget hänvisar till trafikbullerförordningen och tidigare praxis som argument för utformning av villkor om bullerisoleringsåtgärder.

Trafikbullerförordningen, innehåller riktvärden för buller från flygplatser. Av 1 § tredje stycket trafikbullerförordningen framgår att förordningen ska tillämpas vid tillståndsprövning av flygplatser. Trafikbullerförordningen omfattar dock enbart riktvärden för buller utomhus.

För ljudnivåer inomhus finns inga riktvärden i trafikbullerförordningen. Inte heller tar trafikbullerförordningen upp bullerskyddsåtgärder. Villkor som syftar till att begränsa buller, som begränsningar av flygtrafiken nattetid eller bullerisoleringsåtgärder av byggnader, kan därför föreskrivas utöver den reglering som följer av trafikbullerförordningen i syfte att sänka ljudnivån inomhus och därmed minska risken för

sömnstörningar. Naturvårdsverket anser att trafikbullerförordningens 6 § bör utgöra en utgångspunkt för när bullerskyddsåtgärder ska vidtas medan förordningens 7 § anger en yttre ram för vilka störningar som kan vara acceptabla utomhus.

Enligt Naturvårdsverkets bedömning motsvaras nivån i trafikbullerförordningens 6 § även av WHO:s riktvärde för L_{night} . Det innebär inte att Naturvårdsverket anser att WHO:s riktvärden ska tillämpas rakt av. Bullerskyddsvillkor behöver anpassas efter förutsättningarna i det enskilda fallet. WHO:s riktlinjer, ihop med annan miljömedicinsk forskning, utgör dock ett viktigt kunskapsunderlag för att bedöma konsekvenserna av en bullerstörning. Karolinska Institutet har på uppdrag av Naturvårdsverket utrett hur relevant underlaget till WHO:s guidelines är för svenska förhållanden. Man konstaterar att även om studier från Vietnam utesluts från underlaget finns en tysk studie, där förhållandena är mer lika de svenska, i underlaget och den studien gav det näst högsta utfallet på självrapporterad sömnstörning. Dessutom kan man inte se någon påtaglig skillnad mellan svenska och internationella studier rörande allmän störning. Någon faktor som skulle göra svenskar mer skyddade mot flygbuller verkar därför inte finnas.

Bolaget har framfört kritik mot att Naturvårdsverkets beräkningar av L_{night} och L_{max} är för generella för att tillämpas i denna prövning. Naturvårdsverket vill därför lyfta att det är bolaget som ska visa att de förpliktelser som följer av de allmänna hänsynsreglerna iakttas. I Mark- och miljööverdomstolens avgörande den 25 april 2016 i mål M 4515-15 uttalade domstolen följande om utgångspunkterna för bedömningen i ett tillståndsmål.

”En utgångspunkt vid bedömningen av om tillstånd ska ges till en sökt verksamhet är att verksamhetsutövaren är skyldig att visa att hänsynsreglerna i miljöbalkens 2 kap. iakttas. Det är alltså verksamhetsutövaren som ska visa att anläggningen uppfyller relevanta krav för att verksamheten inte ska medföra skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön. Vid bedömningen av tillåtligheten ska redan risken för olägenhet beaktas utifrån omständigheterna i det enskilda fallet. Verksamhetsutövarens utredningsskyldighet är långtgående (se MÖD 2002:21).”

Naturvårdsverket har efterfrågat mer detaljerade beräkningar av bullerexponeringen kring flygplatsen men bolaget har inte gett in sådan utredning. För att den verksamhet som bolaget ansöker om att bedriva nattetid ska vara tillåtlig krävs det att bolaget visar att den inte leder till oacceptabla störningar. Enligt Naturvårdsverket har bolaget inte visat att den sökta verksamheten med de begränsningar och skyddsåtgärder som bolaget föreslagit innebär att de boende runt flygplatsen får ett tillräckligt skydd mot den ökade risk för ohälsa som verksamheten medför.

Länsstyrelsen i Västernorrlands län

Länsstyrelsen i Västernorrlands län anser att den ansökta miljöfarliga verksamheten vid Sundsvall-Timrå Airport är tillåtlig enligt 9 kap. miljöbalken under förutsättning att tillräckliga villkor till skydd för människors hälsa och miljön föreskrivs.

Yrkanden

Länsstyrelsen har följande inställningar till föreslagna villkor och förslag till tillägg eller ändringar av villkor.

Medgivna villkor

Föreslaget allmänt villkor (villkor 1) och föreslagna villkor om Flygvägar och bananvändning (villkor 2), Halkbekämpning (villkor 5), Avloppsreningsverket (villkor 8), Kemikalier och avfall (villkor 9), Informationsorgan (villkor 12) och Kontrollprogram (villkor 14) medges.

Bullerskyddsåtgärder (villkor 3)

Länsstyrelsen ansluter sig till Naturvårdsverkets förslag till villkor.

Avisning (villkor 4)

Länsstyrelsen yrkar att villkoret formuleras enligt följande.

Avisning av flygplan ska ske på ett sådant sätt att spridning av avisningsvätska till mark, yt- och grundvatten samt dagvattensystemet 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.

Brandövningar (villkor 6–7)

Länsstyrelsen medger sökandens förslag till villkor, men yrkar att villkor 6 ska ha följande tillägg.

e. Till dess att den nya brandövningsplatsen anlagts får enbart övningar som är nödvändiga för flygplatsens säkerhet genomföras.

Panncentralen (villkor 10–11)

Länsstyrelsen yrkar att villkoren utformas enligt följande.

Villkor 10 – fastbränslepannan

För fastbränslepannans utsläpp till luft ska följande begränsningsvärden gälla till dess att byte av fastbränslepannan har skett:

Stoft 110 mg/m³ ntg vid 6 % O₂

Kväveoxider 300 mg/m³ ntg vid 6 % O₂

Från det att byte av fastbränslepannan har skett, ska följande begränsningsvärden gälla:

Stoft 50 mg/m³ ntg vid 6 % O₂

Kväveoxider 300 mg/m³ ntg vid 6 % O₂

Mätning av stoft, kväveoxider och kolmonoxid ska ske minst en gång vart tredje år.

Midlanda Flygplats AB ska anmäla till tillsynsmyndigheten när byte av fastbränslepanna sker.

Villkor 11 – oljepannorna

För oljepanna 1 och 2 ska följande riktvärden för utsläpp till luft gälla:

Kväveoxider 200 mg/m³ ntg vid 3 % O₂

Stoft 50 mg/ m³ ntg vid 3 % O₂

Svaveldioxid 350 mg/Nm³ vid 3 % O₂

Mätning av kväveoxider, stoft, svaveldioxid och kolmonoxid från oljepanna 1 och 2 ska ske minst vart tredje år om drifttiden överstiger 500 timmar per år beräknat som ett rullande medelvärde under en femårsperiod.

Återställning vid verksamhetens upphörande (villkor 13)

Länsstyrelsen yrkar att villkoret utformas enligt följande.

Senast sex månader innan verksamheten i sin helhet eller i någon del slutligt avvecklas ska Midlanda flygplats AB upprätta en plan för avveckling och efterbehandling och ge in planen till tillsynsmyndigheten. Åtgärder för avveckling och efterbehandling får inte påbörjas förrän planen har godkänts av tillsynsmyndigheten.

Tilläggsvillkor – Energihushållning

Länsstyrelsen yrkar i första hand att det föreskrivs ett tilläggsvillkor rörande arbetet med energihushållning och i andra hand medger länsstyrelsen att arbetet med energihushållning hanteras inom ramen för miljörapporten. Tilläggsvillkoret lyder:

Verksamheten ska drivas med hög energieffektivitet. Midlanda Flygplats AB ska fortlöpande, i skäligen utsträckning, vidta åtgärder för att förbättra energieffektivitet och hushållning med energi. Senast fyra år efter att tillståndet tagits i anspråk ska en energihushållningsplan ges in till tillsynsmyndigheten. I planen ska redovisas Midlandas arbete med energieffektivisering och -hushållning.

Bolaget ska årligen i samband med ingivande av miljörapporten till tillsynsmyndigheten redovisa det gångna årets arbete med energihushållning, hur planen följts och vilka eventuella justeringar av planen som bolaget avser att göra under det kommande året.

Tilläggsvillkor - Utredningsvillkor

Länsstyrelsen yrkar på följande utredningsvillkor:

Midlanda flygplats AB ska förtydliga dagvattenreningens funktion för att det ska kunna bedömas om nuvarande rening kan accepteras och utreda vad en förbättrad rening kan åstadkomma för minskning av utsläppen. Flöden och flödesvariationer, mängden vatten samt konsekvenser av olyckor behöver redovisas. Utredningen ska avse det dagvatten som kan tillföras dels från rullbanorna dels från övriga hårdgjorda ytor inom området eller genom släckövningar. Hänsyn ska även tas till det vatten som tillförs dagvattnet från förorenad mark.

Delegationer

Länsstyrelsen anser att tillsynsmyndigheten ska bemyndigas att föreskriva ytterligare villkor vad gäller följande:

- Genomförande av energihushållningsåtgärder framtagna inom ramen för energihushållningsplan enligt föreskrivet villkor, samt tidsramar för genomförandet.
- Annan tid för inlämnande av energihushållningsplan.
- Godkännande av plan för återställning och efterbehandling.

Utveckling av talan

Bullerskyddsåtgärder

Länsstyrelsen har tagit del av Naturvårdsverkets yttranden och ansluter sig det resonemang som framförs. Länsstyrelsen ståndpunkt är att de av sökande förslagna villkoren beträffande buller är för generösa. Det är inte rimligt att boende ska kunna utsättas för bullernivåer nattetid som överstiger 70 dBA vid fler än 3 tillfällen under 150 nätter innan en bullerisolerande åtgärd vidtas.

Bolaget menar att det finns för stora osäkerheter och orimliga konsekvenser med en reglering av den typ som Naturvårdsverket föreslagit. Bland annat menar Midlanda Flygplats att en byggnad berörs ett år men inte ett annat år, vilket skulle medföra att bullerisolerande åtgärder vidtas för en byggnad som ett visst år berörs men inte igen året därefter. Länsstyrelsen anser att detta är en naturlig och rimlig konsekvens av att bedriva en miljöfarlig verksamhet där verksamhetens omfattning varierar över tid. Skyddsåtgärder ska vidtas och dimensioneras efter ett värsta fall för att undanröja olägenheter för människors hälsa och säkerställa närboendes rätt till nattsömn.

Avisning

Länsstyrelsen vill poängtera att syftet med villkorsförslaget är att förhindra att avisningsvätska inte ska spridas till mark eller vatten. Länsstyrelsen menar att risk för sådan spridning finns exempelvis i kanten till hårdgjorda ytor eller i närheten av dagvattenbrunnar. Om avisningen utförs på ett säkert avstånd från ex. brunnar eller ytor som inte är hårdgjorda bedömer länsstyrelsen att det kan vara tillräckligt. Det behöver i så fall inte regleras i villkoret att avisning ska ske på en särskilt avsedd yta men det måste tydliggöras att avisningen ska ske på en plats som förhindrar att avisningsvätska infiltrerar i mark eller avleds via dagvattensystemet till recipient utan tillräcklig rening. Uppsamling måste också så snart som möjligt för att förhindra detta.

Bolaget har angett att om mark- och miljödomstolen ändå anser det nödvändigt, kan det i villkor om avisning regleras att uppsamling ska ske så snart som möjligt efter att flygplanet lämnat plattan. Länsstyrelsen yrkar därför att villkoret ändras enligt ovan.

Brandövningar

När det gäller frågan om spridning av PFOS och tolkning av vattendirektivet vill länsstyrelsen förtydliga att vattenförekomsten Indalsälven (WA76246554) redan är tydligt PFAS-belastad av uppströms liggande källor. Utöver de halter som noterats i VISS har länsstyrelsen även genomfört ytvattenprovtagning i Sörån, nedströms Midlanda Flygplats nya och gamla brandövningsplatser. Vid provtagning den 30

september 2019 uppmättes där halten PFOS till 0,75 ng/l. Även om detta är under den av Havs- och Vattenmyndigheten angivna högsta tillåtna momentana koncentrationen (36 µg/l) bör det, pga. bristen av kontinuerliga mätdata, nämnas att det överskrider den högsta tillåtna årsmedelkoncentrationen för inlandsytvatten om 0,65 ng/l. Att ytterligare medvetet bidra till spridning av detta utpekade prioriterat farliga ämne till en redan belastad förekomst kan svårigen anses förenligt med Vattendirektivet (direktiv 2000/60/EG). Det bör även noteras att rådande riktvärden för PFAS på sikt väntas genomgå betydande sänkningar. Som exempel har fyra av PFAS-homologerna (varav en är PFOS) av Europeiska myndigheten för livsmedelssäkerhet (EFSA) under 2020 fått kraftigt sänkta totala rekommenderade veckointag (TWI). Då en provning kan anses verka framåtsyftande bör ett stort mått av försiktighet brukas rörande risken för ytterligare spridning av PFAS.

Midlanda Flygplats betonar att det finns en distinktion mellan utpekade vattenförekomster och övrigt vatten enligt vattendirektivet genom det skydd och de krav som miljö kvalitetsnormer medför. Länsstyrelsen delar den uppfattningen. Dock framgår det i artikel 4, punkt 1, del b), i) och iii) att det övergripande syftet med vattendirektivet är att förebygga och begränsa att föroreningar kommer ut i grundvatten samt att motverka eventuella betydande tendenser till ökning av föroreningskoncentrationer till följd av mänsklig verksamhet för att gradvis minska föroreningen av grundvatten. I artikel 2, Vattendirektivet, framgår att direktivet med grundvatten avser "allt vatten som finns under markytan i den mättade zonen och som står i direkt kontakt med marken eller underliggande jordlager.". Följaktligen bör stor hänsyn även tas till spridning av förorenande ämnen till grundvatten som inte är specifikt utpekade som grundvattenförekomst. Detta gäller dessutom även vid risk för mobilisering och spridning av redan existerande föroreningar i enlighet med det av länsstyrelsen i tidigare remissvar anförda stycket rörande "*betydande påverkan*" och "*betydande mängd*".

Mot bakgrund av detta vidhåller länsstyrelsen sitt tidigare yttrande och tillägg vad gäller den befintliga brandövningsplatsen.

Vad gäller den framtida brandövningsplatsen anser länsstyrelsen inte att det är föroreningshalterna i jord som är det huvudsakliga problemet utan de höga halterna i grundvattnet. Utlakningen kommer att öka med tillfört vatten från framtida övningar. Länsstyrelsen kan hålla med om att sanering inte behöver utföras innan den nya brandövningsplatsen anläggs.

Länsstyrelsen förordar att vattnet därefter leds till dagvattensystem och sedan via den historiska älvfåran och att det inte leds direkt ut i Sörån.

Mot bakgrund av att frågan om att anlägga en ny brandövningsplats inte är ny och det finns starka miljöskäl för att saneringen ska påbörjas så snart som möjligt kan det inte anses orimligt att den ska vara anlagd senast 18 månader efter att tillståndet tagits i anspråk.

Länsstyrelsen anser också att den slutliga reningen och omhändertagande av släckvatten ska delegeras till tillsynsmyndigheten om detta inte fastställs i tillståndet.

Panncentralen

Länsstyrelsen anser att utsläpp till luft måste regleras även för perioden från att fastbränslepannan bytts ut respektive från att bränsle i oljepannorna bytts ut till dess att begränsningsvärdena i Förordning (2018:471) om medelstora förbränningsanläggningar blir gällande 2030.

Vad gäller fastbränslepannan accepterar länsstyrelsen att bolaget stryker begränsningsvärdet för kolmonoxid från sitt tidigare villkorsförslag.

Vad gäller oljepanna 1 har bolaget redan i sitt ursprungliga villkorsyrkande accepterat att begränsningsvärdet för kväveoxider sätts till 200 mg/Nm³ oavsett före och efter byte av bränsle. För stoft har bolaget i sitt reviderade villkorsförslag accepterat begränsningsvärdet 50 mg/Nm³ fram till bränslebytet, d.v.s. det begränsningsvärde som också kommer att gälla från 2030. Länsstyrelsen anser att det därmed är rimligt att samma värde gäller för perioden däremellan. Bolaget har inte

föreslagit något begränsningsvärde för svaveldioxid. Länsstyrelsen anser fortsatt att värdet 350 mg/Nm³, som kommer att gälla för eldning med flytande bibränsle från 2030 också ska gälla för perioden fram till dess, vid eldning med flytande bibränsle.

Vad gäller panna 2, har denna samma riktvärden som panna 1 i dagsläget. Länsstyrelsen menar att det inte är rimligt att helt ta bort kraven på panna 2. Båda oljepannorna är reservanläggningar. Panna 2 har i dagsläget få drifttimmar. Det står dock bolaget fritt att välja vilken av pannorna som används vid de tillfällen då spetslast behövs. Teoretiskt sett skulle bolaget således kunna välja drift vid endera oljepannan utifrån skillnader i miljökrav och krav på mätning. Länsstyrelsen anser därför att det är rimligt att de båda pannorna omfattas av samma krav, oavsett att den ena pannan är något större och därför omfattas av Förordningen om medelstora förbränningsanläggningar och den andra inte. Begränsningsvärdena i förordningen är minimikrav. Det finns ingenting som principiellt hindrar att strängare begränsningsvärden föreskriv för en panna som omfattas av förordningen eller att begränsningsvärden föreskriv för en panna som inte omfattas av förordningen.

Dagvatten

Länsstyrelsen konstaterar att Midlanda Flygplats genomfört utredningar och klargjort förhållandena vad gäller hanteringen av dagvatten. Den analys som genomförts påvisar ingen större ökning hittills av förorenande ämnen i dagvattenutloppen men det framgår inte om samtliga berörda ämnen provtagits.

Länsstyrelsen anser att det finns oklarheter när det gäller att använda marken som ett reningsmembran. Vissa ämnen från till exempel halkbekämpning och avisningsmedel kommer att brytas ned över tid. Nedbrytning av ämnen kan medföra syreförbrukning, vilket ofta leder till att fosfor läcker ut och att halten av näringsämnen ökar. Andra ämnen riskerar att ackumuleras i marken och förorena denna. Det finns dessutom en risk att det blir en långvarig diffus påverkan på grundvattnet. Detta måste beaktas vid bedömningen av om dagvattenhanteringen är lämplig.

Bolaget har angett att ”den verksamhetsspecifika åtgärdsplanen för hantering av spill i samband med olyckor längs rullbanan anpassas utifrån tillgänglig kunskap om spridningsförutsättningarna”. Länsstyrelsen menar att det är otydligt vilka åtgärder bolaget kommer att vidta vid en eventuell olycka med spridning av föroreningar. Utifrån hur dagvattensystemet är utformat finns exempelvis, såvitt länsstyrelsen kan förstå, ingen möjlighet till avstängning för att förhindra fortsatt spridning i väntan på uppsamling. Det behöver därför av den åtgärdsplan bolaget hänvisar till tydligt framgå vilka åtgärder som ska vidtas vid en olycka för att minimera påverkan på miljön med beaktande av exempelvis tiden det tar för föroreningar att nå grundvattnet.

När det gäller det förslag till ny separat avgränsad grundvattenförekomst som finns menar bolaget att det i prövningen inte är möjligt att ta hänsyn till detta eftersom det i dagsläget inte finns några fastställda miljökvalitetsnormer. Länsstyrelsen vill dock i sammanhanget erinra om att vid ett eventuellt beslut om en ny grundvattenförekomst kan bolaget behöva vidta åtgärder för att inte påverka de normer som fastställs även om aktuell prövning är avgjord.

Energihushållning

Det är av yttersta vikt att hushålla med energi, oavsett dess ursprung. För att hushålla med energi, är det viktigt att varje anläggning dels utformas och drivs med hög energieffektivitet och dels arbetar kontinuerligt med förbättringsåtgärder. Med ett systematiskt arbete kan man uppnå förbättringar och eftersom teknik ständigt utvecklas, så behöver detta pågå löpande. Länsstyrelsen menar att för att säkerställa att arbetet med förbättringar för att hushålla med energi fortlöper, ska ett villkor föreskrivas. Villkor ska baseras på de åtgärdskrav som är motiverade utifrån miljöbalkens regler, främst de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken. Vad gäller energihushållning och energieffektivisering, ska villkor säkerställa att kraven på bästa möjliga teknik (2 kap. 3 §) och kravet på hushållning med råvaror och energi (2 kap. 5 §) uppfylls. Ett specifikt villkor ska därför ge uttryck för vilka åtgärder som, efter rimlighetsavvägningen i 2 kap. 7 § miljöbalken, ska vidtas för att säkerställa en god energihushållning och ett framåtsiktande energi-effektiviseringsarbete. Det omfattar att anläggningsdelar ska utformas och drivas

med hög energieffektivitet och att bolaget vad gäller verksamheten som helhet löpande ska vidta åtgärder för att ytterligare förbättra verksamheten i dessa avseenden.

Villkoret innebär ett tydligt krav på bolaget att ta fram förslag på åtgärder i syfte att hushålla med energi samt att löpande följa upp och genomföra flera åtgärder. Föreliggande prövning gäller ett tillstånd som enligt bolagets yrkande inte kommer att vara tidsbegränsat, vilket gör länsstyrelsens krav ytterst relevant.

För att inte riskera att ett villkor med krav på att ta fram och löpande uppdatera en energihushållningsplan blir verkningslöst, måste krav också ställas på genomförande av åtgärder. I och med att den tekniska utvecklingen går ständigt framåt och bolaget yrkar på ett icke tidsbegränsat tillstånd går det dock inte idag att fastställa vilka åtgärder som kommer att vara mest lämpliga inom verksamheten. Det är därför skäligt att domstolen överlåter till tillsynsmyndigheten att föreskriva krav på genomförande av skäliga åtgärder. En sådan delegation begränsas rimligen så att tillsynsmyndigheten har ett utrymme att agera utifrån de åtgärdsförslag som bolaget utrett och presenterat i planen.

Återställning vid verksamhetens upphörande

För att såväl Midlanda Flygplats som tillsynsmyndigheten ska kunna samordna arbetet med avveckling och tillsynen under detta skede är det lämpligt att en plan för detta upprättas. Om verksamheten i sin helhet eller i någon del slutligt avvecklas ska ni därför senast sex månader innan verksamheten upphör lämna in en anmälan till tillsynsmyndigheten. Anmälan ska bland annat innehålla en plan för hur kvarvarande avfall, byggnader, anordningar och utrustning ska omhändertas. Anmälan ska dessutom beskriva hur man planerar att undersöka om det uppkommit miljöskador inom området och hur dessa i så fall ska åtgärdas. Planen för avveckling och efterbehandling ska godkännas av tillsynsmyndigheten. För att säkerställa att efterbehandlingen är tillräcklig ska undersökningarna och avhjälpandeåtgärderna godkännas av tillsynsmyndigheten. Detta är också en

förutsättning för att tillståndet ska kunna upphävas. Efterbehandlingen ska vara utförd senast två år efter det att verksamheten har upphört.

Miljö- och byggnadsnämnden Timrå kommun

Villkor gällande bullerskyddsåtgärder

Av miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) framgår att den sökta verksamheten bedöms medföra en mindre bullerexponering jämfört med den idag tillståndsgivna verksamheten. Anledningen till detta beskrivs bero på att flygplanstyperna som idag trafikerar flygplatsen alstrar mindre buller samt att antal flygrörelser för den sökta verksamheten är färre än idag tillståndsgiven verksamhet.

Jämfört med nuläget innebär den sökta verksamheten en större bullerexponering för boende i omgivningen. Det gäller främst det område som exponeras för maximal ljudnivå 70 dB(A) tre gånger per årsmedeldag- och kvällstid där 315 boende vid den sökta verksamheten exponeras mot nulägets 18 boende. Även antal boende som exponeras för maximal ljudnivå 70 dB(A) tre gånger per årsmedelnatt är högre för sökt verksamhet där 10 boende exponeras jämfört med nuläget där ingen berörs. FBN 55 dB(A) påverkar 12 boende för sökt verksamhet mot 8 i nuläget.

Exponering för regelbundna bullerstörningar har en påverkan på vår hälsa och möjligheten till en god livskvalitet. När fler människor exponeras för buller, även i områden utöver de som omfattas av bullerskyddsåtgärder, är risken stor att fler upplever sig vara störda.

Miljö- och byggnadsnämnden bedömer att det är av vikt att bullerfrågorna regleras i tillståndet med utgångspunkten att säkerställa att flygplatsens nuvarande och framtida bullerpåverkan på befintlig och framtida bostadsbebyggelse inte förhindrar en god ljudmiljö för omgivningen.

Åtgärdstid för bulleråtgärder

I yrkandet föreslås att åtgärder ska vara vidtagna senast tre år från det att domen tagits i bruk för de då berörda byggnaderna och därefter inom tre år från det att

annan byggnad exponeras av ljudnivåer som överstiger de angivna begränsningsvärdena. Miljö- och byggnadsnämnden bedömer tre år är en lång tid att leva med bullerstörning särskilt om exponeringen sker inomhus. Nämnden bedömer att tiden inte bör vara längre än två år.

Uppföljning av bullerskyddsåtgärder

Det framgår inte av villkoret hur verksamheten ska följa upp och analysera trafikutfallet och bedöma vilka byggnader som kan omfattas av bullerskyddsåtgärder. Miljö- och byggnadsnämnden bedömer att det är motiverat att verksamheten årligen följer upp vilka byggnader som omfattas av bullerskyddsåtgärder utifrån aktuella trafikuppgifter. Resultatet av utförda bedömningar och beräkningar bör årligen redovisas till tillsynsmyndigheten. Metod och intervall av uppföljningen bör fastställas i villkor eller redovisas i kontrollprogrammet.

Miljö- och byggnadsnämnden avstår från att lämna yttrande gällande övriga villkor.

Sveriges geologiska undersökning (SGU)

SGU konstaterar att det finns mycket stora föroreningar av PFAS vid brandövningsplatserna på Midlanda Flygplats. De senaste undersökningarna visar att den pågående spridningen av PFAS i grundvattnet är större än vad man sett i tidigare utredningar. De extremt höga halterna av PFAS i grundvattnet (maxvärde summa PFAS 11 460 000 ng/l) i kombination med det genomsläppliga älvsedimentet, gör att föroreningarna sprids via grundvattnet till ytvattnet.

Sörån är närmaste ytvattenrecipient, men tidvis även Norrån då strömningsbilden vänder vid högflöden från Indalsälven. Nedströms Midlanda Flygplats ligger Indalsälvens deltas naturreservat, vilket riskerar att påverkas av föroreningarna. Eftersom PFAS inte bryts ner, utan bioackumuleras, finns risk för påverkan på exempelvis fisk och andra arter i området.

Avseende grundvattnet så gör SGU samma bedömning nu som vid samrådet 2018: ”SGU noterar att sandavlagringen inom det berörda området inte har högsta skyddsvärde ur ett vattenförsörjningsperspektiv. Grundvattenmagasinet är inte

någon beslutad vattenförekomst inom vattenförvaltningen och bedöms vara en för regionens vattenförsörjning mindre betydelsefull sandavlagring inget vattenskyddsområde berörs av verksamheten. Verksamhetens potentiella påverkan på närmast belägna, i VISS redovisade, grundvattenförekomster (SE694337-158225, SE693226-158060, SE693432-157731) bedöms vara låg.”

Grundvattnet vid Midlanda Flygplats ska framför allt ses som en spridningsväg för föroreningar till ytvattnet. Därför ser SGU positivt på att efterbehandlingsåtgärder planeras utföras vid brandövningsplatserna, då det är av mycket stor vikt att den pågående spridningen av PFAS stoppas. Vidare ser SGU positivt på att ansökt verksamhet innefattar en ny brandövningsplats med uppsamling av släckvattnet, samt att övningsverksamheten främst kommer att ske med vatten i stället för brandskum. Det är viktigt att övningsverksamheten sker på ett sådant sätt att allt vatten samlas upp och inte tillåts infiltrera i marken. Mycket viktigt att så sker även vid användning av vatten vid brandövning eftersom vattnet kan innebära ökad spridning av den PFAS som redan ackumulerats i marken och grundvattnet. SGU anser att detta skumfria släckvatten ska omhändertas som dagvatten och ledas till recipient som föreslagits i underlagen till ansökan.

I fall där övning trots allt sker med brandskum är det viktigt dels med insamling/destruktion av skummet, men även vilket skum man använder (innehåll av PFAS?)

Vad gäller de nämnda sedimenten underlagras dessa av tätande lager av finkorniga sediment bestående av silt och lera. En eventuell förekomst av grövre vattenförande sediment kan finnas på stort djup men dessa har ingen hydraulisk kontakt med de ytliga sedimenten på grund av de mäktiga tätande lagren.

SGU vill informera om att en ny separat avgränsad grundvattenförekomst för Storön där Midlanda Flygplats ligger, har föreslagits till kommande cykler i vattenförvaltningen. Förslaget baseras på ny kunskap om förorenat grundvatten och dess påverkan på ytvattenförekomst och risker för ekosystem i nedströms liggande

naturreservat. Den nya avgränsningen av grundvattenförekomsten kommer att läggas in i VISS inför nästa vattenförvaltningscykel, 2021–2027 och blir en beslutad grundvattenförekomst med beslutade miljökvalitetsnormer 2027.

Transportstyrelsen

Transportstyrelsen ska verka för att de transportpolitiska målen uppnås, avseende tillgänglighet, säkerhet, miljö och hälsa. Transportstyrelsen ser att den sökandes redovisning av kostnader för bullerisolering enligt de önskemål Naturvårdsverket framfört, behöver ställas i relation till alla delar av de transportpolitiska målen. En del som inte berörs i underlaget är vad de ökade kostnaderna för flygplatsen kan innebära för tillgängligheten. Ökade kostnader för flygplatsen kan leda till ökade kostnader för flygbolag, vilket i sin tur kan leda till höjda priser för passagerar- och godstransporter till och från flygplatsen. I förlängningen kan ökade kostnader leda till att flyglinjer läggs ned eller flyttas från flygplatsen. I båda dessa fall försämras tillgängligheten till den aktuella regionen, vilket kan komma att påverka till exempel turism, näringsliv, samhällsviktigt flyg och handel/frakt.

Buller

Transportstyrelsen ser positivt på att den sökta verksamheten resulterar i färre antal bullerutsatta jämfört med nuvarande tillstånd. Transportstyrelsen anser att gällande svenska bullerriktvärden i förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader ska vara styrande för verksamheten.

Reglering av bananvändning

Om reglering av bananvändning villkoras så ska aspekten flygsäkerhet ingå i det aktuella villkoret enligt gällande villkor i miljöbalken.

Halkbekämpning

Transportstyrelsen välkomnar att halkbekämpningen ingår i egenkontrollprogrammet och gör följande notering: I Luftfartsstyrelsens rapport *Sårbarhetsanalys av rullbanors förändrade bärighet och renoeringsbehov av flygplatsers dagvattensystem (2008)* står det att temperaturen på flygplatsen bedöms ha stigit de senaste åren och att effekten har blivit längre perioder med

temperaturväxlingar runt noll grader, vilket är den vädersituation där behovet av halkbekämpning med tunga fordon och spridning av kemikalier är som störst. Med tanke på osissheten kring framtida klimat och dess påverkan, så kan det finnas en risk för att bolagets användning av kemikalier kan komma att öka.

Klimatanpassning

Transportstyrelsen noterar också Sundsvall-Timrå flygplats position som ett riksintresse och en beredskapsflygplats, med krav att hålla öppet dygnet runt och ta emot luftfartyg som utför prioriterade sjuktransporter, räddningsinsatser, uppdrag av betydelse för krisberedskap eller annan samhällsviktig verksamhet, och pekar på vikt att flygplatsen förebygger översvämning som kan påverka tillgängligheten på flygplatsen.

Transportstyrelsen anser att ett kontinuerligt arbete med klimatanpassning är angeläget. Flygplatsen har tidigare lyfts i såväl som Luftfartsstyrelsens rapport *Sårbarhetsanalys av rullbanors förändrade bärighet och renoveringsbehov av flygplatsers dagvattensystem (2008)* och Västernorrlands läns rapport *Översiktlig klimat- och sårbarhetsanalys – Naturolyckor (2011)* som en flygplats som kan drabbas av översvämningar. I den sistnämnda rapporten omnämndes flygplatsen som en av de mest utsatta flygplatserna i landet när det gäller översvämningar. Om översvämning sker skulle tillgängligheten kunna påverkas.

Transportstyrelsen har noterat att SMHI beskriver i rapporten *Framtidsklimat i Västernorrlands län – enligt RCP-scenarier, Klimatologi nr 35, (2015)* att en ökning av vinternederbörden upp mot 25 – 50 % kan förväntas och detta bör bolaget ta hänsyn till i sin långsiktiga planering.

Gällande utvecklingen av havsnivån skulle Transportstyrelsen önska ett förtydligande gällande vilken tidshorisont som gäller för den beskrivna utvecklingen av havsnivån i bilaga B6. Enligt SMHIs rapport *Framtida havsnivåer i Sverige, Klimatologi nr 48, (2017)* kommer havsnivån fortsätta stiga framöver, därför ser Transportstyrelsen att en tydlighet gällande tidshorisonten vore önskvärt

här. Transportstyrelsen skulle gärna se att tidshorizonten hänger samman med livslängden för infrastrukturen vid flygplatsen.

Trafikverket

Trafikverket yttrade sig över Midlanda Flygplats ansökan i juli 2018 och bedömde då att ansökans omfattning ligger i linje med vad som framförts under arbetet med riksintresseprecisering av flygplatsen. Vid riksintressepreciseringen 2017 bedömde verket att ny järnväg kan byggas i området samtidigt som flygplatsens riksintresse kan tillgodoses. Frågan om den framtida järnvägens placering kopplat till Sundsvall-Timrå flygplats behöver lösas ganska snart varför verket föreslår ett möte mellan Trafikverket och flygplatsen.

BOLAGETS BEMÖTANDE AV INKOMNA YTTRANEN

Naturvårdsverket

Bolaget anser att Naturvårdsverkets förslag till villkor är oskäligen i ett antal avseenden och bemöter skälen härför närmare nedan.

Flygvägar och bananvändning

Midlanda Flygplats noterar att Naturvårdsverket bedömer att bolagets förslag till villkor om flygvägar och bananvändning ger en tillräcklig skyddsnivå.

Bullerskyddsåtgärder

Naturvårdsverket vidhåller sitt förslag till villkor om bullerskyddsåtgärder med undantag för en mindre språklig justering.

Midlanda Flygplats vidhåller sitt förslag till villkor med mindre förtydliganden vad gäller definitionen av natt (kl. 22–06), att det är kalenderår som avses samt några mindre språkliga justeringar.

Bedömningsgrunder för bestämmande av villkor om bullerisoleringsåtgärder

Midlanda Flygplats menar att bolaget med stöd av vad som har framförts tidigare och med ytterligare stöd av vad som framförs nedan i detta yttrande, kan visa att den sökta verksamheten med bolagets förslag till villkor kan bedrivas på ett för

människors hälsa och miljön acceptabelt sätt och i enlighet med kraven i de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken. Det är sökanden som ska visa att de allmänna hänsynsreglerna iakttas och att en skyddsåtgärd är orimlig. Frågan är dock hur långt beviskravet sträcker sig och när en skyddsåtgärd ska anses orimlig. Enligt 2 kap. 3 § miljöbalken är den som bedriver en verksamhet skyldig att iaktta de begränsningar och vidta de försiktighetsmått som behövs för att förebygga, hindra eller motverka att verksamheten eller åtgärden medför skada eller olägenhet för människors hälsa. Redan risken för att en olägenhet kan uppkomma innebär att försiktighetsmått ska vidtas. Det ska dock finnas skäl att anta att en hälso- eller miljörisk föreligger för att ett behov av skyddsåtgärd till minskande av risken för påverkan ska vara motiverad.

Bedömningen av vilka åtgärder som ska vidtas ska även ske utifrån en skälighetsprövning enligt 2 kap. 7 § miljöbalken. Utgångspunkten vid bestämmande av försiktighetsmått med stöd av 2 kap. 3 § och 2 kap. 7 § miljöbalken är alltså att skyddsåtgärderna ska vara miljömässigt motiverade och skäliga i förhållande till kostnaderna för åtgärderna i det enskilda fallet. För att kunna bedöma om sökt verksamhet med föreslagna villkor och åtaganden kan anses vara i enlighet med kraven i de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken, måste därför först fastställas vilka bedömningsgrunder som ska ligga till grund för denna bedömning.

Bestämmelserna i 6 och 7 §§ trafikbullerförordningen ska tillämpas i ärenden om prövning av tillstånd för flygplatser enligt miljöbalken. Om angivna riktvärden för buller i 6 § inte kan innehållas ska en bedömning av behovet av krav på bullerskyddsåtgärder och en bedömning av om det vore orimligt att föreskriva sådana krav ske utifrån förhållandena i det enskilda fallet, dvs. det ska göras en bedömning av om kostnaden för åtgärder är orimlig i det enskilda fallet. Det kan konstateras att denna uppfattning delas av Mark- och miljööverdomstolen i dom i mål M 13953-19, meddelad den 16 december 2021 angående tillstånd till verksamheten vid Karlstad Airport och dom i mål M 898-20, meddelad den 3 februari 2022, angående tillstånd till verksamheten vid Stockholm-Västerås Flygplats.

Vad som avses med olägenhet för människors hälsa definieras i 9 kap. 3 § miljöbalken (störning som enligt medicinsk eller hygienisk bedömning kan påverka hälsan menligt och som inte är ringa eller helt tillfällig). Under begreppet faller sådana störningar som buller. Trafikbullerförordningen har meddelats med beaktande av definitionen av olägenhet för hälsan enligt 9 kap. 3 § miljöbalken.

Allmänt

Midlanda Flygplats delar Naturvårdsverkets uppfattning att buller från flygplatsverksamheten ska beaktas och att det är viktigt att så långt möjligt och skäligt begränsa bullerexponeringen i flygplatsens närhet. Bolaget föreslår därför också i första hand villkor för flygvägar och bananvändning för att minimera bullerexponeringen av boende.

Villkoret är i enlighet med hur flygtrafiken trafikerar flygplatsen idag för att minimera överflygning av tätorter. Därutöver föreslår bolaget villkor för bullerskyddsåtgärder som är i nivå med de krav som regeringen får anses ha satt upp genom antagande av trafikbullerförordningen och som också är i enlighet med praxis.

Trafikbullerförordningen

Trafikbullerförordningen har meddelats med stöd av 9 kap. 12 § miljöbalken genom vilken regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer, får meddela de föreskrifter som behövs till skydd mot olägenheter för människors hälsa.

Trafikbullerförordningen får därmed anses precisera de allmänna hänsynsreglerna vad gäller trafikbuller, bl.a. flygbuller, och utgöra utgångspunkten för bedömningen av när olägenheter kan anses uppstå för människors hälsa enligt definitionen i 9 kap. 3 § miljöbalken och för bedömningen av behovet av skyddsåtgärder, begränsningar eller andra försiktighetsmått till skydd mot sådana olägenheter. I förarbetena till trafikbullerförordningen anges bl.a. att *”i samband med att regeringen överväger en författningsreglering av riktvärden för buller är det givetvis viktigt att noga bedöma*

hälsokonsekvenserna". Hälsokonsekvenser av buller har således beaktats inför antagandet av förordningen.

Vid bedömningen av hur trafikbullerförordningen ska tillämpas måste också beaktas att förordningen utgör en del av en reform med parallella ändringar i plan- och bygglagen och miljöbalken för att förbättra samordningen vid prövning av bullerfrågor enligt plan- och bygglagen och miljöbalken. Det bakomliggande motivet anges enligt förarbetena vara att:

- förbättra samordningen av lagstiftningen för att underlätta planering och byggande av bostäder i bullerutsatta miljöer, och
- skapa förutsättningar för en enhetlig och rättssäker bedömning såväl vid tillämpning enligt plan- och bygglagen som vid tillämpning enligt miljöbalken.

Förordningen syftar alltså, som Mark- och miljödomstolen vid Vänersborgs tingsrätt anför i deldom i mål M 1030-13 daterad den 17 juni 2015, till att på lång sikt ge tillräckliga möjligheter för berörda kommuner att planera för fler bostäder trots buller från flygverksamhet. Bestämmelserna ska tillämpas:

- vid bedömningen av om kravet på förebyggande av olägenhet för människors hälsa är uppfyllt vid planläggning, i ärenden om bygglov och i ärenden om förhandsbesked samt
- i ärenden om prövning av tillstånd för flygplatser enligt miljöbalken.

I förarbetena till förordningen anges också att *"en grundläggande förutsättning för en bättre samordning är att bedömningarna av vad som kan anses som godtagbart med hänsyn till risken för olägenhet för människors hälsa huvudsakligen görs på likartade grunder, vare sig det handlar om planläggning eller bygglovsprövning enligt plan- och bygglagen eller en prövning enligt miljöbalken"*.

Den kravnivå som uppställs vid prövning av flygplatser bör därför ge ett lämpligt uttryck för den kravnivå som förordningen ställer upp. Genom det ovan beskrivna arbetet har den svenska lagstiftaren i trafikbullerförordningen föreskrivit gällande riktvärden för flygbuller. Av 6 § framgår att buller från flygplatser inte bör

överskrida 55 dBA FBN och 70 dBA maximal ljudnivå flygtrafik vid en bostadsbyggnads fasad. Av 7 § framgår att om 70 dB(A) maximal ljudnivå överskrids, bör nivån inte överskridas mer än 16 gånger dag- och kväll samt tre gånger nattetid. Tröskeln för när nämnda riktvärden får överskridas får därmed anses vara relativt låg eftersom bestämmelserna inte kräver att det ska finnas synnerliga eller ens särskilda skäl för överskridande. Detta bör tas i beaktande vid bedömning av skäligena bullerskyddsåtgärder. Midlanda Flygplats delar därför inte Naturvårdsverkets uppfattning att 7 § anger en yttre ram för vilka störningar som kan vara acceptabla utomhus.

Mot bakgrund av ovanstående menar bolaget att redan relativt låga kostnader bör kunna anses medföra att krav på åtgärder är oskäligt betungande. En sådan tillämpning har även stöd av Naturvårdsverkets rapport *6570 Flygbuller på uteplats: Besvärsupplevelser och hälsa i relation till maximalnivå och antal flygbullerhändelser* där det i tabell 6 på sidan 41 refereras till sömnstörning över dygnet, vilket torde ha viss relevans för bedömning av sömnstörning. I rapporten anges att för kategorierna 1-2 respektive 3-5 händelser ≥ 70 dB LAmax, slow sågs inga statistiskt säkerställda skillnader i sömnstörning jämfört med referenskategori med 0 händelser ≥ 70 dB LAmax, slow.

Ett bullerskyddsvillkor i enlighet med Naturvårdsverkets förslag bör därför inte anses kunna medföra någon statistiskt säkerställd skillnad i sömnstörning jämfört med bolagets förslag till villkor. Med en sådan begränsad, om någon, miljönytta bör redan väldigt låga kostnader för bullerskyddsåtgärder anses orimliga.

Praxis

Uttolkningen av trafikbullerförordningen har i praxis resulterat i att det i majoriteten av prövningarna sedan trafikbullerförordningen trädde i kraft, har meddelats villkor som innebär att åtgärder ska vidtas först vid tre överskridanden av maximal ljudnivå 70 dB(A) nattetid. Såvitt Midlanda Flygplats känner till har strängare villkor endast meddelats i ett fåtal fall när kostnader för bullerskyddsåtgärder inte riskerat att bli höga då endast ett fåtal eller enstaka byggnader riskerat att beröras eller när

underlaget bedömts alltför osäkert för att möjliggöra en skälighetsavvägning med stöd av 2 kap. 7 § miljöbalken.

Det kan inledningsvis noteras att mark- och miljödomstolen vid Vänersborgs tingsrätt i deldom i mål M 1030-13 daterad den 17 juni 2015, som skäl för att inte fastställa ett begränsningsvärde på sätt som anges i förordningen och därmed inte avvika från fast praxis, innebärande att ett överskridande av förordningens riktvärde bör kunna ske 150 nätter per år med minst tre flygrörelser per natt, anförde att förordningen syftar till att bland annat på lång sikt ge tillräckliga möjligheter för berörda kommuner att planera för fler bostäder trots buller från flygverksamhet.

Mark- och miljööverdomstolen uttalade i dom i mål M 13953-19, meddelad den 16 december 2021, angående verksamheten vid Karlstad Airport att den utredning som fanns i målet var allmänt hållen och att det inte framgick hur många bostäder som med ett mildrat villkor skulle komma att förlora möjligheten till åtgärder eller vilken kostnadsbesparing för verksamheten det skulle innebära. Med beaktande av att sökanden inte bedömdes ha inkommit med någon specifik utredning eller underlag som visade att av Naturvårdsverket föreslagna skyddsåtgärder var orimligt kostsamma, bedömdes inte åtgärderna vara mer ingripande än vad som kunde krävas i det enskilda fallet. Avgörandet har därför främst betydelse vad gäller bevisbördan för den enskilde verksamhetsutövaren och vilket underlag som krävs för att det ska vara möjligt att göra en skälighetsavvägning med stöd av 2 kap. 7 § miljöbalken. Det betyder inte att det bullerskyddsvillkor som meddelades för Karlstad Airport är rimligt för flygplatsverksamheter generellt och därmed kan anses ha ändrat praxis vad gäller krav på vidtagande av åtgärder.

I Mark- och miljööverdomstolens dom angående Stockholm-Västerås Flygplats i mål M 898-20, meddelad den 3 februari 2022, konstaterade domstolen att riktvärdena i 6 § trafikbullerförordningen överskreds i begränsad mån medan riktvärdena i 7 § innehölls. Domstolen konstaterade att mark- och miljödomstolen hade föreskrivit villkor om att bolaget skulle utföra bullerskyddsåtgärder på bostadsbyggnader (både permanent- och fritidsbostäder) och vård- och

undervisningslokaler som utomhus exponerades för buller i viss närmare angiven omfattning. Genom detta, menade Mark- och miljööverdomstolen, ”*tillförsäkras en godtagbar bullermiljö där riktvärdena i trafikbullerförordningen annars riskerar att överskridas*”. Mark- och miljödomstolen hade föreskrivit att Nya Västerås Flygplats AB skulle genomföra bullerskyddsåtgärder i bostadsbyggnader (både permanent- och fritidsbostäder) och vård- och undervisningslokaler som utomhus exponeras för FBN 55 dB(A) eller däröver, eller maximal ljudnivå 70 dBA eller däröver, mer än 16 gånger dag och kväll kl. 06-22. Mark- och miljööverdomstolen synes således utgå från att det är rimligt att utgå från 7 § trafikbullerförordningen vid föreskrivande av bullerskyddsvillkor. Med detta synsätt bör utgångspunkten vara att för det fall maximal ljudnivå 70 dB(A) nattetid inte kan innehållas, bör ett bullerskyddsvillkor för natt utgå från maximal ljudnivå 70 dB(A) eller däröver tre gånger per natt. Något bullerskyddsvillkor för nattörelser meddelades inte i det enskilda fallet då flygplatsen endast hade enstaka nattörelser.

I praxis anges vilken inomhusnivå bullerskyddsåtgärderna ska syfta till att uppnå, att målet med åtgärderna ska vara att FBN 30 dB(A) alternativt ekvivalent ljudnivå 30 och maximal ljudnivå 45 dB(A) nattetid inte överskrids inomhus.

Vad gäller vilka inomhusnivåer som ska uppnås enligt det bullerskyddsvillkor Midlanda Flygplats föreslagit har Naturvårdsverket inte framfört någon avvikande uppfattning.

Med hänvisning till de kostnader som beräknas uppkomma för Midlanda Flygplats beroende på hur villkor om bullerisoleringsåtgärder utformas vidhåller Midlanda Flygplats att bolagets förslag till villkor är förenligt med de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken, trafikbullerförordningen och praxis om vilka krav som kan ställas på bullerskyddsåtgärder vid tillståndsprövningar av flygplatser, inklusive vilka inomhusnivåer åtgärderna ska syfta till att uppnå.

Naturvårdsverket anför, såsom Midlanda Flygplats får förstå det, att vissa uttalanden från Mark- och miljööverdomstolen (”MÖD”) i dess dom gällande

tillstånd till flygplatsverksamheten vid Karlstad Airport, ska vara vägledande för all tillståndsprövning av flygplatsverksamhet. Detta ska enligt Naturvårdsverket gälla MÖD:s uttalande att *”med hänsyn till miljöbalkens försiktighetsprincip bör utgångspunkten vara att riktvärdet i 6 § trafikbullerförordningen ska innehållas och om så inte är möjligt utlösa krav på bullerskyddsåtgärder, om kostnaden inte är orimlig i det enskilda fallet”* samt MÖD:s uttalande att den av Naturvårdsverket ingivna utredningen i målet påvisade att flygbuller orsakar sömnstörningar som kan orsaka allvarliga negativa hälsoeffekter.

Midlanda Flygplats menar att detta är mycket allmänt hållna slutsatser. Det preciseras inte vilka ljudnivåer eller antal bullerhändelser som kan anses orsaka sömnstörningar eller vad som krävs för att allvarliga negativa hälsoeffekter ska uppstå. Midlanda Flygplats anser inte att sådana allmänt hållna påståenden kan läggas till grund för en prövning. Det kan inte heller tas till intäkt för att MÖD:s meddelade villkor ska vara generellt tillämpligt och bolaget uppfattar inte heller att det var MÖD:s uppfattning.

Vad gäller behovet av skyddsåtgärder till skydd för människors hälsa och motivet för föreslaget bullerskyddsvillkor, vidhåller Midlanda Flygplats vad bolaget tidigare har anfört och utvecklar motiven för sitt ställningstagande ytterligare nedan. Midlanda Flygplats konstaterar att MÖD i domskälen i domen angående Karlstad Airport inte explicit anger vilken sammantagen utredning som MÖD anser påvisar att flygbuller orsakar sömnstörningar som kan orsaka allvarliga negativa hälsoeffekter. Det torde vara ostridigt att höga frekvent förekommande bullerhändelser kan orsaka sömnstörning med olika hälsokonsekvenser som följd. Bedömningen av störning måste därför relateras till bullernivå och frekvens. MÖD ger ingen vägledning i frågan om vid vilka nivåer och frekvenser en oacceptabel störning bedöms uppkomma. MÖD:s avgörande ger därmed inte heller någon vägledning i frågan om vilka ljudnivåer och hur många överskridanden av maximala bullernivåer nattetid som generellt ska utlösa krav på vidtagande av bullerskyddsåtgärder vid prövning av flygplatsverksamhet. Inte heller ger MÖD någon vägledning i frågan

om vilka kostnader som ska krävas för att uppfylla ett villkor om bullerskyddsåtgärder för att villkoret ska anses oskäligt.

MÖD anförde vidare i domskälen i domen angående Karlstad Airport att utredningen i målet avseende bullersituationen på flygplatsen var allmänt hållen och framhöll att det inte framgick hur många bostäder som med ett mildrat villkor skulle komma att förlora möjligheten till åtgärder eller vilken kostnadsbesparing för verksamheten det skulle innebära. MÖD anförde även att eftersom det är bolaget som har bevisbördan för att olägenheter inte behöver befaras och för att miljöbalkens hänsynsregler följs, ska osäkerheter i underlaget falla tillbaka på bolaget.

MÖD uttalade också att i och med att sökanden inte hade inkommit med någon specifik utredning eller underlag som visade att av Naturvårdsverket föreslagna skyddsåtgärder var orimligt kostsamma, kunde åtgärderna inte anses vara mer ingripande än vad som krävs. Midlanda Flygplats vidhåller därmed med stöd av vad MÖD anför, uppfattningen att avgörandet främst har betydelse vad gäller bevisbördan för den enskilde verksamhetsutövaren och vilket underlag som krävs för att det ska vara möjligt att göra en skälighetsavvägning med stöd av 2 kap. 7 § miljöbalken. Midlanda Flygplats anser inte att det bullerskyddsvillkor som meddelades för Karlstad Airport är rimligt för flygplatsverksamheter generellt och därmed kan anses ha ändrat praxis vad gäller krav på vidtagande av åtgärder. Bolaget anser inte heller att det av MÖD:s domskäl framgår att det skulle vara MÖD:s uppfattning. Midlanda Flygplats anser därför inte att MÖD:s ovan nämnda uttalanden ger någon konkret vägledning i frågan om hur man i ett enskilt fall ska göra bedömningen av vilka krav på bullerskyddsåtgärder som rimligen kan ställas.

Midlanda Flygplats anser att bedömning av buller i tillståndsprövningar av flygplatser måste utgå från 6 och 7 §§ trafikbullerförordningen.

Naturvårdsverket anför vidare att MÖD:s dom angående tillstånd till flygplatsverksamheten vid Stockholm-Västerås Flygplats inte bör ges betydelse vid

bedömningen av vilka bullerskyddsåtgärder för maxbullerhändelser nattetid som är miljömässigt motiverade och rimliga att kräva för Sundsvall-Timrå Airport. Midlanda Flygplats menar dock att avgörandet har betydelse då domstolen gör ett antal tydliga uttalanden vad gäller synen på buller och rimliga krav vad gäller bullerisoleringsvillkor. Till bemötande av Naturvårdsverkets syn att domen inte ska tillmätas någon betydelse för att villkoret om bullerskyddsåtgärder inte var föremål för prövning, kan konstateras att tillståndet med villkor i sin helhet var föremål för prövning. Detta som en följd av klagandenas utformning av sina överklaganden. Domstolen anför att klagandena framför allt har haft synpunkter på bullerpåverkan och lämnar sedan en utförlig redogörelse för sin syn på hur Trafikbullerförordningen bör tillämpas och vilka avvägningar som rimligen bör göras. Av MÖD:s domskäl framgår att: *”Huvudfrågan i målet är om tillstånd ska ges [...]. Om tillstånd ges blir fråga om vilka villkor som ska gälla, framför allt med avseende på buller samt kontroll och uppföljning av verksamheten.”*) MÖD:s bedömning omfattade alltså bland annat vilka bullervillkor som skulle gälla för verksamheten och av domskälen framgår att MÖD anser att det är rimligt att utgå från 7 § Trafikbullerförordningen vid föreskrivande av bullerskyddsvillkor. Av MÖD:s domskäl framgår att: *”Av 7 § följer att om den ljudnivå om 70 dBA maximal ljudnivå som anges i 6 § första stycket ändå överskrids, bör nivån inte överskridas mer än sexton gånger mellan kl. 06.00 och 22.00 och tre gånger mellan kl. 22.00 och 06.00.”*). MÖD:s uttalanden är alltså inte begränsade till hur bullerpåverkan ska bedömas i det enskilda fallet i detta led av bedömningen, utan synes som utgångspunkt vara generellt tillämpliga vid prövning av bullerpåverkan i mål där 6 och 7 §§ Trafikbullerförordningen ska tillämpas. Detta innebär att vid bedömningen av vilka bullerisoleringsåtgärder som bedöms rimliga att kräva för 70 dBA maximal ljudnivå nattetid, bör utgångspunkten med stöd av MÖD:s avgörande angående Stockholm-Västerås Flygplats vara att nivån inte överskrids mer än tre gånger mellan kl. 22.00-06.00. Som bolaget redovisat tidigare anför MÖD uttryckligen att *”Genom detta tillförsäkras en godtagbar bullermiljö där riktvärdena i trafikbullerförordningen annars riskerar att överskridas.”*

Midlanda Flygplats menar således att det av MÖD:s dom angående Stockholm-Västerås Flygplats framgår att för det fall riktvärdena i 6 § Trafikbullerförordningen inte kan innehållas, är det rimligt att utgå från vad som anges i 7 § i förordningen. Härigenom tillförsäkras också en mer rättssäker och enhetlig bedömning av flygplatsverksamheter. Midlanda Flygplats menar att det härav också kan dras slutsatsen att endast i det fall bullerisoleringskostnaderna vid meddelande av ett strängare villkor är uppenbart låga, bör strängare krav övervägas. Som exempel kan nämnas fallet vid Kalmar Öland Airport där endast en byggnad bedömdes beröras och som redan hade varit föremål för bullerskyddsåtgärder. Det kan också noteras att avgörande är meddelat av mark- och miljödomstolen.

I aktuellt fall uppkommer höga kostnader för bullerskyddsåtgärder med Naturvårdsverkets förslag till villkor, vilka inte kan anses vara motiverade. Bolaget delar således inte Naturvårdsverkets uppfattning att MÖD:s dom rörande Stockholm-Västerås Flygplats inte bör ges betydelse för aktuell prövning utan anser tvärtom att denna dom är mer vägledande än MÖD:s dom angående Karlstad Airport, för en fullständig redogörelse för bolagets syn på tillämpningen av trafikbullerförordningen och praxis.

WHO:s europeiska guidelines

Naturvårdsverket anför att WHO:s riktlinjer, tillsammans med annan miljömedicinsk forskning, utgör ett viktigt kunskapsunderlag för att bedöma konsekvenserna av en bullerstörning och därmed ska ligga till grund för bedömning av vilka krav på bullerisoleringsåtgärder som ska ställas på en enskild flygplatsoperatör.

Som framförts ovan anser Midlanda Flygplats att trafikbullerförordningen ska utgöra utgångspunkten för bedömning av påverkan på människors hälsa, och att det därför inte bör vara möjligt att vid tillämpning av svensk rätt meddela villkor om bullerskyddsåtgärder baserat på forskning som inte legat till grund för antagande av trafikbullerförordningen. För att sådan forskning ska kunna utgöra grund för bestämmande av villkor om bullerskyddsåtgärder i Sverige, bör krävas att den

aktuella forskningen läggs till grund för en ändring av trafikbullerförordningen vilken i sin tur sedan tillämpas vid tillståndsprövningar i svenska domstolar.

Naturvårdsverket har inte har preciserat vilken ”annan miljömedicinsk forskning” verket hänvisar till utöver WHO:s europeiska guidelines. Någon sådan annan miljömedicinsk forskning kan därför inte läggas till grund för prövningen i målet.

Vad gäller WHO:s europeiska guidelines och den rapport som Karolinska Institutet upprättat på uppdrag av Naturvårdsverket (fortsättningsvis Rapporten), anser Midlanda Flygplats att författarna till Rapporten drar alltför långtgående slutsatser av de studier som ligger till grund för WHO:s europeiska guidelines.

Vad särskilt gäller studiernas relevans för mindre regionala flygplatser i Sverige kan följande noteras. Av studierna som anges i Rapporten är en studie genomförd vid flygplatsen i Frankfurt och resterande fem har genomförts vid vietnamesiska flygplatser, varav en flygplats hade fått stora förändringar i flygtrafiken vilket kan ha påverkat resultaten. I Rapporten anges att förutsättningarna vid de vietnamesiska studierna i många avseenden är olika svenska förhållanden, medan förhållandena vid Frankfurt är mer lika svenska förhållanden. Midlanda Flygplats menar att detta inte kan anses gälla generellt för förhållandena vid svenska flygplatser. Det förekommer mer än tio gånger så mycket nattrafik vid Frankfurts flygplats jämfört med sökt trafikfall vid Sundsvall-Timrå Airport. De bullerberäkningar som ligger till grund för studien vid Frankfurt baseras dessutom enbart på de sex mest trafikerade månaderna under året. Midlanda Flygplats anser därför inte att resultaten är tillämpbara på en flygplats med en tiondel så mycket nattrafik, där beräkningen görs för årets alla månader, med en annan beräkningsmetod och dessutom för ett helt annat bullermått 1.

Midlanda Flygplats har inte heller genomgått några större förändringar, vilket som ovan framgår var fallet med en av de vietnamesiska flygplatserna som omfattades av studien. Midlanda Flygplats menar sammantaget att det finns tydliga osäkerheter avseende i vilken grad de resultat som ligger till grund för WHO:s europeiska

guidelines är överförbara till svenska förhållanden. Denna åsikt synes även delas av författarna till Rapporten vilka vid en workshop på KTH Centrum för Hållbar Luftfart (CSA) tydligt i sin sammanfattning av kunskapsläget konstaterade att ”*Det behövs fler Europeiska/svenska studier för att bedöma om WHO:s exponering-responskurva är tillämpbar i en svensk kontext*”.

Sammanfattningsvis anser inte Midlanda Flygplats att WHO:s europeiska guidelines och de studier som dessa guidelines baseras på är en kunskapssammanställning som kan ligga till grund för tillämpning vid prövning av flygplatser enligt miljöbalken. De ger inte stöd för ett frångående av gällande riktvärden och praxis och de kan inte ligga till grund för en bedömning av skäliga åtgärder vid Midlanda Flygplats.

Kritik mot WHO:s europeiska guidelines har, utöver vad som presenterats ovan, också framförts från andra håll. Airports Council International (”ACI”) har framfört kritik avseende metoden och tolkningen av studierna som ligger till grund för WHO:s europeiska guidelines.

Midlanda Flygplats uppfattar att kritiken även rör risken för sömnstörning. ACI poängterar uttryckligen att icke-akustiska faktorer spelar stor roll för just självrapporterad sömnstörning. ACI ifrågasätter vidare om självrapporterad sömnstörning utgör tillräckligt underlag för att utgöra grund för att skapa policys.

Truls Gjestland publicerade 2018 en översyn av grunderna för riktlinjerna i vilken kritik riktas mot urvalet av studier som legat till grund för WHO:s europeiska guidelines. Midlanda Flygplats har vetskap om att artikeln relaterar till störning från flygbuller generellt, men anser ändå att det finns ett värde att lyfta fram kritiken som riktas mot vilka slutsatser som dras från ett begränsat urval av studier och hur det slår på resultatet. I artikeln menar Gjestland att ett liknande urval av andra studier under 2000-talet ger helt andra resultat. Vidare ifrågasätter Gjestland validiteten av bevisningen eftersom vissa av studierna inte genomförts enligt standardiserade metoder och menar att urvalet av personer som fått svara på frågor

inte är representativt för den generella befolkningen runt flygplatser. Gjestland menar att urvalet av studier och metoden för att analysera resultaten får stor betydelse för de slutliga rekommendationerna. Gjestland skriver vidare i sin artikel att rekommendationerna från WHO:s europeiska guidelines är baserade på en idealistisk utgångspunkt innebärande att ingen någonsin bör bli exponerad för buller som kan påverka individuellt välbefinnande och menar därför att riktlinjerna är otjänliga för reglering.

Förhållandet mellan L_{night} och maximala ljudnivåer

Även om WHO:s europeiska guidelines vore tillämpbara, motsvarar L_{night} 40 dB(A) inte generellt maximal ljudnivå 70 dB(A) en gång per natt och inte heller såsom Naturvårdsverket anför nivån i 6 § trafikbullerförordningen. Det kan noteras att Naturvårdsverket anser att verket kan göra bedömningen att WHO:s riktlinje för L_{night} 40 dB(A) motsvarar 6 § trafikbullerförordningen.

Midlanda Flygplats har framfört kritik mot Naturvårdsverkets beräkningar men Naturvårdsverket har inte närmare redogjort för vad som ligger till grund för ställningstagandet, utan hänvisar istället till att det är bolaget som ska visa att de förpliktelser som följer av de allmänna hänsynsreglerna iakttas. Det är korrekt att bolaget har bevisbördan och ska visa hur bolaget efterlever de allmänna hänsynsreglerna, men det hindrar inte att det är rimligt att kräva att den myndighet som påstår ett visst förhållande kan förklara desamma. Det blir annars svårt för en sökande att bemöta ett påstående.

Midlanda Flygplats kan ändå anföra följande till bemötande av Naturvårdsverkets påstående. Midlanda Flygplats utgår från att Naturvårdsverket med sin bedömning avser de generella schablonberäkningar som presenteras i bilaga 1 till Rapporten. Till närmare bemötande av dessa beräkningar önskar bolaget anföra följande. L_{night} 40 dB(A) kan motsvara ett överskridande av maximal ljudnivå 70 dB(A) tre gånger per natt, men det kan även motsvara maximal ljudnivå 75 dB(A) en gång per natt eller maximal ljudnivå 65 dB(A) tio gånger per natt. Som framgår av en promemoria som Swedavia har tagit fram angående relationen mellan ekvivalenta och maximala ljudnivåer i flygbullersammanhang, varierar relationen mellan

bullermåtten beroende på vilka förutsättningar som ligger till grund för beräkningarna. En given L_{night} -nivå kan ges av antingen färre antal bullerhändelser med högre ljudnivåer eller fler bullerhändelser med lägre nivåer.

Det finns ett internationellt vedertaget samband som visar att L_{night} 40 dB(A) motsvarar ungefär ett överskridande av maximal ljudnivå 70 dB(A) i genomsnitt tre gånger per natt. En bedömning av hur L_{night} förhåller sig till maximal ljudnivå kan således inte ligga till grund för en bedömning enligt försiktighetsprincipen och motiverar inte heller en skärpning av bolagets förslag till villkor. Det är inte heller ett bullermått som anvisas i trafikbullerförordningen som ska tillämpas vid prövning av tillstånd för flygplatser enligt miljöbalken. Det är därför inte heller aktuellt att varken göra omräkningar eller genomföra bullerberäkningar av L_{night} då maximal ljudnivå är gällande bullermått i Sverige.

För en mindre regional flygplats skiljer sig ofta antalet överflygningar och fördelningen av dessa markant från en större flygplats. Generella omräkningar för Stockholm Arlanda Airport kan därför inte jämföras med Sundsvall-Timrå Airport och ligga till grund för bedömning av skäligen krav för vidtagande av bullerskyddsåtgärder vid Sundsvall-Timrå Airport. Till detta kan noteras att WHO:s europeiska guidelines uttryckligen anger att maximal ljudnivå och antal händelser bättre kan illustrera förhållandet mellan flygplansbuller och risk för uppvaknande än ekvivalent ljudnivå. *“Use of these average noise indicators may limit the ability to observe associations between exposure to aircraft noise and some health outcomes (such as awakening reactions); as such, noise indicators based on the number of events (such as the frequency distribution of $L_{A,max}$) may be better suited. However, such indicators are not widely used.”*

Midlanda Flygplatsutredning

Midlanda Flygplats har presenterat ett underlag för den bedömning som ska ske i detta enskilda fall. Naturvårdsverket anför att bolaget inte har gett in sådana mer detaljerade beräkningar av bullerexponeringen kring flygplatsen som Naturvårdsverket efterfrågat. Naturvårdsverket har anført att verket anser att bullerutredningen bör kompletteras med ett beräkningsfall motsvarande en

förekomst av 70 dBA maxnivå per årsmedelnatt. Bolaget har redovisat resultatet av en sådan grov uppskattning. Som bolaget uppfattar Naturvårdsverket anser verket att det krävs sådana mer detaljerade beräkningar för att visa att den verksamhet bolaget ansöker om att få bedriva nattetid inte leder till oacceptabla störningar och för att visa att de begränsningar och skyddsåtgärder bolaget föreslår innebär att de boende runt flygplatsen får ett tillräckligt skydd.

Det finns vedertagen metodik för att beräkna andel personer som kan anses vara mycket störda av flygbuller. Denna beräkningsmetod användes exempelvis vid tillståndsprövning av Göteborg-Landvetter Airport och Stockholm-Arlanda Airport. Se resultat av beräkning för Sundsvall-Timrå Airport i denna ansökan i tabell nedan.



Bedömning av hälsopåverkan

| Beskrivning | Antal mycket störda personer FBN 50-55 dB(A) | Antal mycket störda personer FBN 55-60 dB(A) | Antal personer total |
|-----------------|---|---|----------------------|
| Nuläge | 0,2 | 0,8 | 1 |
| Sökt verksamhet | 5,9 | 1,1 | 7 |

Miedema H.M., Vos H. Exposure-response relationships for transportation noise. J. Acoust. Soc. Am. 1998.

| Beskrivning | Antal mycket störda personer FBN 50-55 dB(A) | Antal mycket störda personer FBN 55-60 dB(A) | Antal personer total |
|-----------------|---|---|----------------------|
| Nuläge | 0,7 | 2,2 | 3 |
| Sökt verksamhet | 21,8 | 3,2 | 24 |

WHO. Environmental Noise Guidelines for the European Region. World Health Organization, Regional Office for Europe, 2018

- Alla boende med FBN 55 dB(A) eller däröver och en del av de boende under FBN 55 dB(A) omfattas av bullerisoleringsvillkoret.

Midlanda Flygplats har även genomfört beräkningar av antalet bostadsbyggnader som kan komma ifråga för bullerisolering för de olika förslagen till villkor. Dessa beräkningar baseras på detaljerade studier av trafiken nattetid och hur flygvägarna är modellerade i sökt trafikfall. Det är alltså möjligt att genomföra bullerberäkningar baserat på utfall och på ett modellerat identifierat trafikfall, såsom sökt trafikfall, som baseras på identifierade flygplanstyper, hur trafiken historiskt fördelats mellan banor och hur in- och utflygning sker. Bullerberäkningen är således i det avseendet inte osäker i sig men Midlanda Flygplats vill ändå notera att utfall över tid kan vara osäkert i förhållande till redovisad prognos i ett fastställt trafikfall. Nedan redovisas utfall för trafikfall nuläge och sökt trafikfall.

LFV

Bullerisolering

Midlanda Flygplats
... som utomhus exponeras för

- FBN 55 dB(A) eller däröver,
- maximal ljudnivå 70 dB(A) eller däröver nattetid (kl. 22–06), minst 150 nätter per kalenderår med minst 3 flygrörelser per natt.

Naturvårdsverket
... som utomhus exponeras för

- FBN 55 dBA eller däröver eller
- maximal ljudnivå 70 dBA eller däröver nattetid (kl. 22–06), minst 150 nätter per kalenderår med minst en flygrörelse per natt.

| Beskrivning | Nuläge Antal byggnader | Sökt verksamhet Antal byggnader |
|---------------------------------|---------------------------|------------------------------------|
| FBN 55 dB(A) + 3x70 dB(A), 150N | 11 | 44 |
| FBN 55 dB(A) + 1x70 dB(A), 150N | 95 | 190 |

| Beskrivning | Nuläge Uppskattade kostnader | Sökt verksamhet Uppskattade kostnader |
|---------------------------------|---------------------------------|--|
| FBN 55 dB(A) + 3x70 dB(A), 150N | 2,2 Mkr | 8,8 Mkr |
| FBN 55 dB(A) + 1x70 dB(A), 150N | 19,0 Mkr | 38,0 Mkr |

• Uppskattade kostnader för bullerskyddsåtgärder baseras på en schablonkostnad om 200 000 kr per byggnad.

Nästa steg i bedömningen av skäligen skyddsåtgärder är uppskattning av kostnaderna för vidtagande av åtgärder för sökt trafikfall. Midlanda Flygplats har redovisat en genomsnittlig schablonkostnad om 200 000 SEK per byggnad. Det innebär kostnader om omkring nio miljoner SEK för sökt verksamhet med bolagets förslag till villkor. Om bullerskyddsåtgärder istället skulle behöva vidtas vid färre överskridanden av maximal ljudnivå 70 dB(A) eller däröver skulle kostnaderna öka betydligt. För överskridande av maximal ljudnivå 70 dB(A) eller däröver en gång per årsmedelnatt, uppgår kostnaderna till omkring tio miljoner SEK i nuläget och 26 miljoner SEK i sökt verksamhet.

Uppskattad schablonkostnad baseras på erfarenheter av kostnader för vidtagande av åtgärder vid bland annat Swedavia AB:s flygplatser. Swedavia AB har enligt uppgift haft kostnader årligen under senare år på mellan omkring 100 000 SEK per byggnad och drygt 400 000 SEK per byggnad. Midlanda Flygplats vidtog för cirka 20 år sedan åtgärder till kostnader som då uppgick till cirka 200 000 – 300 000 SEK per byggnad omfattande åtgärder för framför allt byte av glas/fönster och tätninglistor. Dessa åtgärder kommer vid utgången livslängd behöva vidtas på nytt, tillsammans med vidtagande av åtgärder på tillkommande byggnader. I tillägg kan Midlanda Flygplats redovisa schablonkostnader för vissa specifika vanliga bullerskyddsåtgärder på byggnader. Ventilåtgärd: cirka 3 500 SEK/styck, byte av fönster: cirka 20 000 SEK/styck, glasåtgärd på befintligt fönster: cirka 10 000

SEK/styck, byte av fönster/dörr: cirka 25 000 SEK/styck, åtgärd på vägg per rum (invändigt): cirka 90 000 SEK, åtgärd på tak per rum (invändigt): cirka 90 000 SEK. Kostnader för utvändiga fasadåtgärder varierar med husets storlek och andra förutsättningar som altaner, uterum, installationer på fasad m.m. Kostnaden för en helt ny fasad på en villa kan ligga på cirka 500 000 SEK och kostnaden för ett nytt tak på cirka 400 000 SEK. Därutöver tillkommer kostnader för utredning av behov av åtgärder och upphandling av arbetena. Den genomsnittliga bedömda kostnaden får därför anses fullt rimlig. Uppskattad bullerisoleringskostnad beror på typ av hus, bullernivåer utomhus samt målnivå inomhus, varför kostnaderna varierar.

Midlanda Flygplats har därför också gjort en mycket grov uppskattning av det fastighetsbestånd som skulle bli föremål för åtgärder baserat på sökt trafikfall och med ett krav på vidtagande av åtgärder vid maximal ljudnivå 70 dB(A) eller däröver en gång per årsmedelnatt. Totalt berörs 132 byggnader, varav 74 byggnader är uppförda från tidigt 1900-tal och fram till 1969. Det är därför rimligt att anta att dessa byggnader har en sådan standard att relativt omfattande åtgärder kan komma att krävas för åtminstone en stor andel av fastighetsbeståndet. Det är inte praxis och kan inte heller vara rimligt att bolaget ska vidta omfattande åtgärder för att i tillståndsprövningen presentera ett mer detaljerat underlag om varje byggnads standard, både med beaktande av vilka kostnader det skulle innebära och då det är oklart när en byggnad berörs och vilken standard bostaden har vid tidpunkten när den berörs. Även med detta i beaktande får den bedömda genomsnittliga kostnaden anses fullt rimlig.

Midlanda Flygplats har fullgjort sin utredningsskyldighet och sin bevisbörda. Midlanda Flygplats menar att bolaget har visat att den sökta verksamheten med bolagets förslag till villkor för bland annat bananvändning och bullerskyddsåtgärder är förenlig med de allmänna hänsynsreglerna. De allmänna hänsynsreglerna får anses ha preciserats genom trafikbullerförordningen och krav på vidtagande av bullerskyddsåtgärder för säkerställande av en godtagbar inomhusnivå bör vara i linje med förordningen. Bolagets förslag till bullerskyddsvillkor måste därför med beaktande av de faktiska omständigheterna i detta enskilda fall anses vara

tillräckligt för att den ansökta verksamheten inte ska anses leda till några oacceptabla störningar.

Det är bolagets uppfattning att bolaget med stöd av de utredningar bolaget presenterat och med förslag till bullerskyddsvillkor i enlighet med praxis, får anses ha visat att verksamheten inte kommer att leda till oacceptabla störningar och att de boende runt flygplatsen kommer att få ett tillräckligt skydd. Inte heller med beaktande av den skälighetsprövning som ska ske enligt 2 kap. 7 § miljöbalken finns anledning att meddela skarpare krav än det bullerskyddsvillkor bolaget föreslagit.

Avgörande tidpunkt och begränsning av vilka byggnader som berörs av åtgärder Midlanda Flygplats har yrkat ett tillägg i ett tionde stycke till villkor 2 som i korthet innebär att skyldigheten för bolaget att vidta bullerskyddsåtgärder endast föreligger för byggnader som uppförts och används för sitt ändamål innan lagakraftvunnen dom meddelats. Naturvårdsverket motsätter sig tillägget med motiveringen att förslaget syfte redan är reglerat i lag och förordning.

Midlanda Flygplats instämmer i att i det fall buller omhändertagits i plan- och bygglovsskedet, ska inte tillsynsmyndigheten därefter kunna förelägga bolaget om åtgärder eller förbud på grund av nytillkomna byggnader så länge bullersituationen inte överskrider det som redogjorts för i planbeskrivning eller lov. Det är alltså kommunen eller byggherren som måste tillse att nybyggnationer, efter lagakraftvunnet tillstånd, i områden som exponeras för buller isoleras. Av olika anledningar kan detta dock komma att inte ske. Bolaget menar att det kan förekomma situationer där bullersituationen från flyget inte beaktats av kommunen, vilket alltså gör att frågan om ansvar för vidtagande av bullerskyddsåtgärder kan uppkomma trots gällande lagstiftning. Det är denna situation som bolaget anser bör regleras genom yrkat tillägg. Det är inte rimligt att Midlanda Flygplats kan komma att behöva utföra bullerisoleringsåtgärder på byggnader som uppförts och erhållit bygglov enligt gällande lagstiftning, men där buller från flygplatsen inte beaktats.

Midlanda Flygplats föreslagna tillägg syftar alltså till att reglera en situation som, om den uppkommer, är oreglerad och där ansvaret faller på bolaget eftersom bullerfrågan inte fångats upp korrekt i plan- eller lovskedet. Midlanda Flygplats kan notera att liknande villkor meddelats i tillstånd för andra flygplatser.

Naturvårdsverket har vidare anfört, som Midlanda Flygplats uppfattar det, att verket ser en risk att små förändringar av flygplatsens verksamhet som påverkar bullersituationen hanteras genom anmälningar om ändrad verksamhet, i stället för genom ett tillståndsförfarande och att bolagets förslag till tillägg därmed skulle kunna leda till att en nybyggd bostad utesluts från åtgärder. Midlanda Flygplats anser inte att en sådan situation riskerar att uppstå. Bolaget anser att en ändring av en tillståndspliktig verksamhet också är tillståndspliktig om ändringen i sig eller tillsammans med tidigare ändringar innebär att en olägenhet av betydelse för människors hälsa eller miljön kan uppkomma. Först om sådan olägenhet inte kan uppkomma av ändringen, och under förutsättning att ändringen i sig inte är tillståndspliktig enligt miljöprövningsförordningen, kan ändring av verksamheten hanteras genom ett anmälningsförfarande. Om en anmäld ändring innebär att bullerutbredningen förändras på ett sätt som kan komma att innebära en olägenhet av betydelse för människors hälsa, ska tillsynsmyndigheten inte acceptera att ändringen hanteras genom anmälningsförfarande utan hänvisa till att ändringen ska hanteras genom en tillståndsprövning. Det innebär att en ändrad bullersituation som kan innebära betydande olägenhet kommer att bli föremål för tillståndsprövning. Se exempelvis för Jönköpings flygplats genom deldom i mål M 3624-12 meddelad av mark- och miljödomstolen vid Växjö tingsrätt och Visby flygplats genom beslut från Länsstyrelsen Stockholm, Miljöprövningsdelegationen, 2019-11- 25.

Naturvårdsverket anför vidare att frågan om vilka ändringar som kan hanteras genom en anmälan kan komma att ändras framöver. Naturvårdsverket hänvisar härvid till att frågan just nu utreds i utredningen *En modern och effektiv miljöprövning*. Midlanda Flygplats anser att prövningen i målet måste göras med utgångspunkt i vid tiden för prövningen gällande lagstiftning. Om frågan om vilka ändringar som kan hanteras genom en anmälan skulle ändras framöver är det en

rimlig utgångspunkt att lagstiftaren skulle tillse att erforderliga miljökrav ändå upprätthålls. Syftet med den utredning Naturvårdsverket hänvisar till är just att underlätta för miljö- och klimatförbättrande investeringar och åstadkomma snabbare och enklare prövningsprocesser samtidigt som ett bibehållet miljöskydd säkerställs.

Vad gäller tidigare genomförda prövningar kan sådana frågor t.ex. hanteras genom övergångsbestämmelser. Midlanda Flygplats vidhåller därmed sitt yrkande om tillägg till villkoret om buller

Rimligheten i uppskattningar av behov av skyddsåtgärder och kostnader Naturvårdsverket påstår att det underlag Midlanda Flygplats har redovisat innehåller kraftigt överskattade antaganden om omfattningen av bullerskyddsåtgärder och kostnaderna härför och att bolagets redovisning därför inte kan läggas till grund för en rimlighetsavvägning.

Midlanda Flygplats motsätter sig detta påstående från Naturvårdsverket. Naturvårdsverket anger inte på vilken grund de anser att kostnaderna är överskattade och vilka kostnader som kan vara rimliga och varför. Naturvårdsverket bör därför presentera stöd för sina antaganden för att de ska kunna beaktas av domstolen.

Midlanda Flygplats menar att bolaget har redovisat tillräckligt stöd för vilka kostnader som kan uppkomma och att dessa uppskattningar kan ligga till grund för en skälighetsavvägning i målet. Naturvårdsverket anför att kostnaderna för bullerisoleringsåtgärder är beroende av verksamhetens omfattning genom att det är antalet flygrörelser som avgör om en byggnad ska åtgärdas eller inte. Midlanda Flygplats instämmer till viss del med Naturvårdsverket i detta påstående. Både bolagets och Naturvårdsverkets förslag till villkor innebär att antalet byggnader som ska bullerisoleras är beroende av antalet flygrörelser. I Naturvårdsverkets förslag till villkor berörs fler byggnader. Hur stora kostnaderna för bullerisoleringsåtgärderna blir för varje byggnad påverkas dock också av byggnadernas standard. I det här fallet är det med stöd av den analys Midlanda Flygplats gjort rimligt att anta att byggnaderna

har en sådan standard att relativt omfattande åtgärder kan komma att krävas för åtminstone en stor andel av fastighetsbeståndet om ett bullerskyddsvillkor skulle utformas enligt Naturvårdsverkets förslag. Bolaget vidhåller sin uppfattning vad gäller uppskattade kostnader för vidtagande av bullerskyddsåtgärder.

Naturvårdsverket är vidare av uppfattningen att bolagets prognos för den framtida trafiken är överskattad och att detta i sin tur medför att uppskattade kostnader för vidtagande av bullerskyddsåtgärder är orimligt höga. Som Naturvårdsverkets yttrande får förstås skulle denna åsikt sedan kunna ligga till grund för att Naturvårdsverkets förslag till villkor är rimligt vid en skälighetsavvägning. Till stöd för sitt påstående lyfter Naturvårdsverket flera allmänt hållna uppgifter och antaganden om att beteenden post-pandemin och klimatmålen kommer att medföra att flygtrafiken generellt kommer att minska. Naturvårdsverket lägger dessa allmänna uppgifter och antaganden till grund för sin bedömning att bolagets prognos för passagerarantalet vid just Sundsvall-Timrå Airport är orealistisk. Naturvårdsverket har hänvisat till Transportstyrelsens prognos för flygtrafikens utveckling under perioden 2021–2027 som anger att inrikesflyget 2027 kommer att vara på en lägre nivå än innan pandemin. Naturvårdsverket anger att det framgår av prognosen att ett av de huvudsakliga skälen till detta är att affärsresandets korta resor till stor del kommer att ersättas med digitala möten. Midlanda Flygplats anser att Naturvårdsverket drar alltför långtgående slutsatser utifrån prognosen som anger att *”En annan stor osäkerhet rör frågan om och i så fall i vilken omfattning som pandemin kan innebära bestående beteendeförändringar, där t.ex. affärsresor även på sikt kommer att ersättas av virtuella möten. Någon säker kunskap om detta finns för närvarande inte. Det finns en stor spännvidd mellan olika uppfattningar.”*

Enligt Transportstyrelsens prognos 2021-2027 höst var prognosen för inrikestrafik cirka 70 % av nivån före Covid 19-pandemin år 2027. Redan vecka 19 till vecka 35 2022 låg inrikestrafiken på 73 % av 2019 års nivå. Återhämtningen synes därmed vara snabbare än vad som förutsågs i prognosen. Det måste också beaktas att Transportstyrelsens här nämnda prognos avser tidsperioden 2021–2027, dvs en mycket begränsad tidsperiod.

Midlanda Flygplats uppfattar att Naturvårdsverket inte ifrågasätter att en tillståndsprocess måste ta höjd för trafikeringen ett maxår och i detta fall en längre tidperiod än fram till 2027, varför den nämnda prognosen inte kan ligga till grund för bedömning av Midlanda Flygplats sökta verksamhet. Som framgår av bolagets tillståndsansökan har bolaget sökt tillstånd till ett lägre antal rörelser än vad som omfattas av gällande tillstånd och gör bedömningen att det sökta antalet flygrörelser kan förväntas uppnås omkring år 2040.

Bolaget uppfattar vidare att Naturvårdsverket menar att det finns en samsyn bland Trafikverket, Luftfartsverket, Trafikanalys och Swedavia om att inrikesflyget efter pandemin kommer att ligga på en lägre nivå än innan pandemin och att detta huvudsakligen beror på att affärsresandets korta resor till stor del kommer att ersättas med digitala möten, vilket enligt Naturvårdsverket bland annat sammanfattas i Brommautredningen. I Brommautredningen framgår dock att Trafikverket också ser att inrikesflyget skulle kunna öka, bland annat i Norrland. I Brommautredningen anges nämligen att *”Efter pandemin bedömer Trafikverket att [Sveriges inrikesflygmarknad] minskar till en ny plåtå med omkring 5–6 miljoner passagerare de kommande åren. Myndigheten noterar dock att det även finns företeelser som skulle kunna öka inrikesflygresandet: industrietableringarna i Norrland, ny lågpriskonkurrent på inrikesmarknaden, samt ett ökat intresse för inhemsk turism”*.

I Arlandautredningen anges att inrikestrafiken efter en initialt snabb återhämtning, kommer stagnera och landa på en plåtå som ligger på en lägre nivå än vid tiden före pandemin. Skälen, enligt utredningen, är en mix av bland annat flygskam, digitalisering av möten och distansarbete samt konkurrens från andra trafikslag. Däremot skiljer det sig åt mellan olika delar av landet. I stora delar av Norrland är flyget det trafikslag som kan upprätta en rimlig tillgänglighet till övriga landet och där kan inrikestrafiken komma att växa vidare, inte minst på grund av pågående och framtida industrisatsningar.

Bolaget delar därmed inte Naturvårdsverkets uppfattning om att bolagets prognos för passagerarantal är orealistisk då flyget är ett viktigt trafikslag för stora delar av Norrland. Bolaget menar således att Naturvårdsverket drar alltför långtgående slutsatser om vad de allmänt hållna uppgifter och antaganden som Naturvårdsverket lyfter visar, både generellt och särskilt angående den förväntade utvecklingen av flygtrafiken vid specifikt Midlanda Flygplats som är föremål för prövning i det här målet. Bolaget menar att bedömningen måste anpassas utifrån flygplatsen i fråga och det går inte att bedöma utvecklingen av inrikestrafiken på Midlanda Flygplats utifrån generella bedömningar så som Naturvårdsverket har gjort.

Midlanda Flygplats menar vidare att mark- och miljödomstolens bedömning av vilka skyddsåtgärder som kan krävas för den verksamhet som ska prövas i målet måste utgå från den sökta verksamheten. Vad Naturvårdsverket har anfört om flygtrafikens utveckling ger, mot bakgrund av vad bolaget anfört ovan och tidigare, inte bolaget anledning att ändra sitt yrkande avseende omfattningen av sökt verksamhet. Med stöd av det som bolaget anfört, finns det inte heller någon grund för mark- och miljödomstolen att ifrågasätta rimligheten i sökt verksamhet.

Naturvårdsverket anför vidare att även kostnadsuppskattningen för bullerskyddsåtgärder är för hög. Naturvårdsverket anger att byggnader med bättre ljudisolering troligtvis uppfyller inomhusnivån som föreskrivs som mål för bullerskyddsåtgärderna utan behov av vidtagande av åtgärder. Midlanda Flygplats vidhåller vad bolaget tidigare har anfört angående uppskattade kostnader för bullerskyddsåtgärder. Bolaget får också tillägga att Naturvårdsverkets nu justerade förslag till villkor enligt vilket bullerskyddsåtgärder ska vidtas för bostadsbyggnader som exponeras för maximala ljudnivåer 70 dBA eller däröver nattetid minst 150 nätter per kalenderår med minst en flygrörelse per natt beräknas medföra att i 190 byggnader omfattas för sökt trafikfall och 95 med nuvarande trafik. Detta ger kostnader på 38 Mkr för sökt trafikfall och 19 Mkr med nuvarande trafik baserat på Midlanda Flygplats tidigare redovisade genomsnittliga schablonkostnad om 200 000 SEK per byggnad.

Midlanda Flygplats har därför gjort en mycket grov uppskattning av det fastighetsbestånd som skulle bli föremål för åtgärder baserat på sökt trafikfall och med ett krav på vidtagande av åtgärder vid maximal ljudnivå 70 dB(A) eller däröver minst 150 nätter per kalenderår med minst en flygrörelse per natt. Totalt berörs 190 byggnader, varav 104 byggnader är uppförda från tidigt 1900-tal och fram till 1969. Det är därför rimligt att anta att dessa byggnader har en sådan standard att relativt omfattande åtgärder kan komma att krävas för åtminstone en stor andel av fastighetsbeståndet. Vid bedömningen av vilka kostnader bullerskyddsåtgärder kan medföra bör också beaktas att schablonkostnaden inte tar höjd för att många åtgärder som exempelvis fönster- eller ventilbyten har en begränsad livslängd. Midlanda Flygplats är med stöd av ovan och det underlag bolaget tidigare har presenterat till stöd för redovisade kostnadsuppskattningar, av uppfattningen att av bolaget redovisade kostnadsuppskattningar är fullt rimliga och att de ska läggas till grund för den skälighetsavvägning mark- och miljödomstolen ska göra. Med beaktande av det underlag Midlanda Flygplats har presenterat menar bolaget att Naturvårdsverket måste presentera något underlag till stöd för påståendet att kostnaderna är kraftigt överskattade om påståendet ska kunna beaktas i prövningen. Bolaget har fullgjort sin utredningsskyldighet samt sin bevisbörda. Midlanda Flygplats anser sammanfattningsvis att bolagets förslag till villkor är skäligt.

Länsstyrelsen

Bullerisoleringsvillkor

Till undvikande av missförstånd Midlanda Flygplats förtydliga att bolagets villkorsförslag innebär att åtgärder ska vidtas när maximal ljudnivå 70 dB(A) förekommer minst 150 nätter per år med minst 3 flygrörelser per natt. I övrigt hänvisar Midlanda Flygplats till vad som anförs ovan till bemötande av Naturvårdsverkets förslag till villkor för bullerskyddsåtgärder.

Panncentralen

Länsstyrelsen anser att utsläpp till luft måste regleras även för perioden från att fastbränslepannan bytts ut respektive från att bränsle i oljepannorna bytts ut till dess

att begränsningsvärdena i Förordning (2018:471) om medelstora förbränningsanläggningar (Förordningen) blir gällande 2030.

Midlanda Flygplats accepterar att begränsningsvärden för utsläpp till luft från fastbränslepannan regleras i tillståndsvillkor från och med att fastbränslepannan bytts ut fram till att Förordningens bestämmelser om begränsningsvärden börjar tillämpas om den nya fastbränslepannan har en anläggningseffekt om 1 megawatt eller högre. Om den nya fastbränslepannan har en anläggningseffekt under 1 megawatt förordar bolaget inga särskilda krav för pannan eftersom den i så fall inte kommer att omfattas av Förordningen.

Midlanda Flygplats accepterar också att begränsningsvärden för utsläpp till luft från oljepanna 1 regleras i tillståndsvillkor till dess att Förordningens bestämmelser om begränsningsvärden börjar tillämpas. I Länsstyrelsens villkorsförslag anges inte att regleringen av panncentralen i tillståndsvillkor upphör att gälla när de värden som följer av Förordningen börjar tillämpas. Midlanda Flygplats anser att så bör ske och att det behöver framgå av villkoren och föreslår därför ett sådant tillägg i bolagets förslag till villkor jämfört med Länsstyrelsens förslag. Bolaget uppfattar dock inte att Länsstyrelsen har haft någon annan uppfattning än bolaget i detta avseende.

Bolaget vill för tydlighetens skull notera att Förordningens bestämmelser om bland annat mätning av utsläpp till luft redan gäller och omfattar fastbränslepannan och oljepanna 1. Bolagets förslag till villkor omfattar därför endast vilka värden som ska gälla, i övrigt ska Förordningens bestämmelser kunna tillämpas.

Midlanda Flygplats vidhåller att utsläpp av kväveoxider ska regleras som NO_x i enlighet med Förordningen och inte som NO₂ som anges i Länsstyrelsens villkorsförslag.

Fastbränslepannan

Midlanda Flygplats har i yttrande den 18 mars 2022 anfört att bolaget har beslutat att investera i en ny anläggning och kommer att byta ut befintlig fastbränslepanna samt att byte av fastbränslepannan bedöms kunna genomföras först under år 2024

med anledning av behov av tid för projektering, upphandling och genomförande av bytet. Efter att yttrandet gavs in den 18 mars har läget i världen förändrats på så vis att det har uppstått en energikris och Rysslands invasion av Ukraina har utvecklats på ett sätt som inte tidigare förväntades. Midlanda Flygplats befarar nu att följderna av energikrisen och Rysslands invasion av Ukraina skulle kunna medföra förseningar i leveranser som omöjliggör ett byte av fastbränslepannan senast under år 2024. Bolagets arbete mot att byta ut befintlig fastbränslepanna pågår dock i nuläget enligt tidplan och bytet avses genomföras senast under år 2024 under förutsättning att så är möjligt.

Midlanda Flygplats noterar att Länsstyrelsen accepterar att bolaget stryker begränsningsvärdet för kolmonoxid från sitt tidigare villkorsförslag.

Oljepannor

Länsstyrelsen föreslår att begränsningsvärdet för svaveldioxid om 350 mg/Nm^3 som kommer att gälla med stöd av Förordningen för förbränning av flytande biobränsle från 2030, också ska gälla för perioden fram till dess vid förbränning av flytande biobränsle. Midlanda Flygplats accepterar detta.

Länsstyrelsen föreslår också att ett begränsningsvärde för kväveoxider (som NO_2) om 200 mg/Nm^3 vid 3 % O_2 ska gälla vid förbränning av flytande biobränsle.

Länsstyrelsen anger att bolaget avseende oljepanna 1 accepterade det begränsningsvärdet i sitt ursprungliga villkorsyrkande oavsett före och efter byte av bränsle. Midlanda Flygplats får därför förtydliga att bolagets ursprungliga villkorsförslag enbart avsåg förbränning av eldningsolja E01, för vilket Förordningen föreskriver ett begränsningsvärde för kväveoxider (som NO_x) om 200 mg/Nm^3 vid 3 % O_2 . Länsstyrelsens förslag utgör ett betydligt lägre värde än det Förordningen föreskriver vid förbränning av flytande biobränsle. Midlanda Flygplats vidhåller att Förordningens reglering är tillräcklig och motsätter sig därför Länsstyrelsens förslag om att ett begränsningsvärde för kväveoxider (som NO_2) om 200 mg/Nm^3 vid 3 % O_2 ska gälla till dess att värdena i Förordningen börjar tillämpas.

Midlanda Flygplats har genomfört bytet av bränsle för oljepannorna till flytande biobränsle. Ett tillståndsvillkor avseende oljepanna 1 behöver därför inte reglera utsläpp till luft vid användning av eldningsolja E01 som bränsle, varför tidigare presenterat förslag till reglering i detta avseende utgår.

Midlanda Flygplats anser inte att det finns skäl att reglera utsläpp till luft från oljepanna 2. Swecos bedömning är att utsläppsmängderna från oljepannorna är så små att det inte ger anledning till särskild reglering i villkor. Den kontroll som sker utifrån Förordningen är tillräcklig talar också för att det inte finns skäl att reglera utsläpp till luft från oljepanna 2 i tillståndsvillkor.

Midlanda Flygplats tillbakavisar Länsstyrelsens påstående om att bolaget teoretiskt sett skulle kunna välja drift vid endera oljepannan utifrån skillnader i miljökrav och krav på mätning och att det därför skulle vara rimligt att båda oljepannorna omfattas av samma krav. Midlanda Flygplats får till bemötande av det påståendet förtydliga att vilken av oljepannorna som används beror på effektbehovet. Vid ett större effektbehov används oljepanna 1 och vid ett mindre effektbehov används oljepanna 2. Denna beskrivning av driften av verksamheten får anses omfattas av det allmänna villkoret.

Bolaget har i anmälan förordnat att kraven på utsläpp till luft enligt förordning om medelstora förbränningsanläggningar ska gälla för oljepanna 1 som har en anläggningseffekt över 1 megawatt. Sweco bedömer också att den kontroll som sker enligt förordning om medelstora förbränningsanläggningar är tillräcklig. Kostnaden för ytterligare kontroller och reglering är inte proportionerlig mot den eventuella miljönytta som kan uppnås.

Oljepanna 1 bör enbart regleras genom nämnda förordning efter att byte av bränsle har skett. Eftersom förordningen gäller utöver villkor i miljötillståndet anser bolaget att detta är tillräckligt. Det är också rimligt då det på så vis undviks en dubbelreglering och i de fall förordningens bestämmelser ändras kommer regleringen av oljepanna 1 automatiskt följa ändringarna i förordningen.

Avisning

Länsstyrelsen yrkar att villkor för avisning ska utformas så att avisning av flygplan ska ske på ett sådant sätt att spridning av avisningsvätska till mark, yt- och grundvatten samt dagvattenssystemet minimeras. Därutöver anser Länsstyrelsen att det ska framgå av villkoret att uppsamling av avisningsvätska ska ske så snart som möjligt efter att flygplanet lämnat plattan. Midlanda Flygplats accepterar i denna del länsstyrelsens förslag till villkor.

Avisning av flygplan sker vid flygplanets uppställningsplats på någon av plattorna Norra, Mellan eller Södra. Det finns inga andra mer lämpliga uppställningsplatser för genomförande av avisning.

Syftet med flygplansavisning är att säkerställa flygplanens flygförmåga, särskilt förmågan att lyfta vid start. Avisningsvätskan förekommer i två olika typer, typ I och typ II. Skillnaden mellan typerna består främst i olika viskositet och vidhäftningsförmåga. Typ I har låg vidhäftning och används för att ta bort snö och is samt för att förebygga återfrysning. Typ II har en hög vidhäftningsförmåga och används i huvudsak för att förebygga isbildning på flygplanskroppen.

Vid avisning med typ I rinner en stor del av avisningsvätskan av flygplanet och ner på plattan och resterande mängd finns kvar på flygplanskroppen och vingarna och sprids diffust i luften. Vid avisning med typ II ligger merparten av vätskan kvar på planet till dess flygplanet startar. Efter start släpper vätskan allteftersom från flygplanskroppen och vingarna och sprids diffust i luften. Avisningsvätskan som rinner av flygplanen under taxning och start, hamnar delvis på mark och delvis i banans dagvattenssystem.

Midlanda Flygplats förslag till villkor innebär att bolaget ska se till att så mycket som möjligt av den avisningsvätska som rinner av flygplanen vid avisning samlas upp. Midlanda Flygplats har en rutin i sitt miljöledningssystem som beskriver var avisning av flygplan får utföras samt hur omhändertagande av avisningsvätska ska ske. Enligt gällande rutiner ska den avisningsvätska som rinner ner på plattan

samlas upp så snart som möjligt efter att flygplanet lämnat plattan. Därigenom minimeras spridning av avisningsvätska.

Mot bakgrund av att avisningsvätskan till viss del sitter kvar på flygplanen och rinner av under taxning och start är det inte möjligt att helt förhindra att det förekommer viss spridning av avisningsvätska till mark och dagvattensystemet genom diffus spridning med luft i samband med start.

Vid risk för spridning av eventuellt spill av kemikalier eller andra flytande ämnen till dagvattenbrunnar på grund av någon incident, finns rutiner för att täta eventuella dagvattenbrunnar och valla in utrunnen vätska. Midlanda Flygplats anser vidare inte att det av miljöhänsyn finns ett behov att ytterligare förhindra spridning av avisningsvätska till mark eller dagvattensystemet.

Midlanda Flygplats har i målet ingivit redovisningar avseende verksamhetens dagvattenhantering och det har konstaterats att verksamheten inte har bidragit till någon påverkan av betydelse ens i det område dit dagvattnet leds orenat.

Förbrukningen av avisningsmedel för den sökta verksamheten bedöms öka proportionellt med den tunga trafiken. Inga miljöeffekter eller konsekvenser bedöms uppstå med hänsyn till miljö kvalitetsnormer för ekologisk och kemisk status i närliggande vattenförekomster.

Brandövningar – villkor för befintlig och framtida brandövningsplats

Bolaget vidhåller sitt förslag till villkor för Befintlig brandövningsplats och noterar att SGU inte har framfört några synpunkter om begränsningar av brandövningar vid den Befintliga brandövningsplatsen.

Midlanda Flygplats justerar sitt förslag till villkor för Framtida brandövningsplats. Bolaget vidhåller vad som tidigare anförts till stöd för bolagets förslag till villkoren för brandövningar.

Den kemiska statusen för vattenförekomsten Indalsälven (WA76246554) är *uppnår ej god* på grund av att vattenförekomsten inte bedöms uppnå god status avseende bromerade difenyletrar (PBDE) och kvicksilver (Hg). Enligt VISS är dock statusen för PFOS i vattenförekomsten klassad som god. Med anledning av Länsstyrelsens synpunkter har bolaget också låtit sammanställa analysdata från genomförda provtagningar inom den regionala miljöövervakningen samt analysdata från Midlanda Flygplats egenkontroll från december 2018–2021. Den mätning Länsstyrelsen hänvisar till i sitt yttrande och som är gjord inom ramen för den regionala miljöövervakningen bedöms inte förändra den nuvarande klassningen för PFOS som god status.

Som Länsstyrelsen anför finns uppströms liggande källor som medför en PFAS-belastning i Indalsälven. Brandövningar vid den Framtida brandövningsplatsen kommer dock inte att medföra att gränsvärdet för PFOS överskrids i vattenförekomsten. Brandövningarna kommer inte att medföra en otillåten försämring av den kemiska statusen för vattenförekomsten. Övningarna kommer inte heller att äventyra möjligheten att uppnå god status enligt den gällande miljö kvalitetsnormen för vattenförekomsten.

Vad gäller det Länsstyrelsen anför om att rådande riktvärden för PFAS förväntas sänkas får anföras att den aktuella tillståndsprövningen måste genomföras med beaktande av gällande bestämmelser och gränsvärden i Sverige. Till bemötande av vad Länsstyrelsens anför avseende villkor för brandövningar i övrigt hänvisar bolaget till vad som tidigare anförts.

Bolaget noterar att Länsstyrelsen och SGU anser att släckvatten från övningar vid den Framtida brandövningsplatsen ska samlas upp och hanteras enligt bolagets tidigare presenterade principförslag. För att tillmötesgå Länsstyrelsen och SGU kan Midlanda Flygplats åta sig att samla upp släckvatten från övningar vid den Framtida brandövningsplatsen. Förslaget avseende utformning och preciserad lokalisering av den Framtida brandövningsplatsen innebär i korthet att den hårdgjorda ytan för den Framtida brandövningsplatsen utökas till en yta om cirka 50*50 meter, vilket innebär att en större andel av det vatten som används vid brandövning, cirka 95 %,

uppskattas hamna på den hårdgjorda ytan, i stället för som tidigare angivet cirka 80 %. Enligt det justerade förslaget anläggs den Framtida brandövningsplatsen så långt bort som möjligt från den Gamla brandövningsplatsen och därmed något längre norrut än det tidigare presenterade ungefärliga läget och som överensstämmer med presenterade området i MKB:n

Länsstyrelsen anser att släckmedelsrester från övningar på demonstrationsanläggningen ska samlas upp och omhändertas om inte släckning har skett med enbart vatten. Vidare yrkar Länsstyrelsen att tiden för när den Framtida brandövningsplatsen ska tas i drift bör regleras i villkor. Midlanda Flygplats accepterar Länsstyrelsens förslag till villkor för den framtida brandövningsplatsen med den enda justeringen att begreppet ”certifierad” i punkten 6.b ersätts med ”behörig” eftersom avfallsmottagarens verksamhet inte nödvändigtvis kräver ett certifikat.

I samband med anläggande av den Framtida brandövningsplatsen med en utökad yta enligt beskrivningen ovan, uppskattas cirka 1 500 m³ massor uppkomma och vad gäller hanteringen av massorna vidhåller Midlanda Flygplats vad som tidigare anförts.

Dagvatten

Midlanda Flygplats vidhåller vad bolaget tidigare anförts i ansökan.

Sweco har redovisat dagvattenhanteringen från olika delområden och gjort en fördjupad bedömning av dess förväntade reningseffekter. Bedömningen är att den befintliga dagvattenhanteringen ger god reduktion av förekommande föroreningar på grund av de gynnsamma naturgivna förutsättningarna. Bolaget har avseende dagvattenhanteringen framfört bland annat att reningseffekten bedöms vara något bättre än tidigare antaganden. Det konstateras att verksamheten inte har bidragit till någon påverkan av betydelse ens i det område dit dagvattnet leds orenat. Swecos sammantagna bedömning är att befintlig dagvattenrening är fullgod och att det inte finns skäl att närmare utreda annan teknik för hantering och rening av dagvatten från undersökta områden (rullbana och kringliggande servicevägar samt område kring flygplatsens byggnader och parkeringar).

Länsstyrelsen anser att det av åtgärdsplanen tydligt ska framgå vilka åtgärder som ska vidtas vid en olycka för att minimera påverkan på miljön med beaktande av exempelvis tiden det tar för föroreningar att nå grundvattnet. Till bemötande härav får Midlanda Flygplats anföra följande om rutiner vid olycka.

För möjlighet till snabb utryckning i samband med en luftfartsolycka finns som tidigare beskrivits en brand- och räddningstjänst på flygplatsen. Brand- och räddningstjänsten är integrerad i den övriga flygplatsverksamheten och har som huvuduppgift att rädda liv i samband med luftfartsolycka på eller i omedelbar närhet av flygplatsen. På flygplatsen finns alltid en insatsledare och flera brandmän i beredskap vid trafik. Insatstiden för brand- och räddningstjänsten från det att larm erhållits får inte överstiga tre minuter, men ska sträva efter en insatstid på två minuter. Vid händelse av en olycka kontaktas omgående den kommunala räddningstjänsten, som ansluter på plats och tar över räddningsinsatsen. Den kommunala räddningstjänstens förmåga att samverka och samordna resurser är avgörande för ett bra slutresultat. Midlanda Flygplats befintliga åtgärdsplan för hantering av olyckor omfattar åtgärder för att i samband med olyckor minimera påverkan på miljön. Åtgärdsplanen har tagits fram i samråd med Räddningstjänsten.

I Midlanda Flygplats separata miljöberedskapsplan finns detaljerade instruktioner för hur anställda ska agera vid utsläpp av alla typer av kemikalier och praktiska anvisningar för hur sanering ska genomföras och hur rapportering ska göras. I åtgärdsplanen finns bland annat rutiner för att kontrollera vilket ämne som läckt ut samt att åtgärder som tätning av eventuella dagvattenbrunnar och invallning av utrunnen vätska ska vidtas. Genom flygplatsens räddningstjänst och den kommunala räddningstjänsten samt gällande miljöberedskapsplan finns en bra beredskap för att hindra och begränsa skador på människor, egendom och miljö. En god samverkan sker mellan de två räddningstjänsterna, där gemensamma övningar äger rum kontinuerligt.

Energihushållning

Midlanda Flygplats vidhåller vad bolaget tidigare anfört om energihushållning.

Verksamhetens upphörande

Midlanda Flygplats noterar att länsstyrelsen accepterar att det inte regleras en tid inom vilken undersökningar och avhjälpandeåtgärder ska vara genomförda men vidhåller sitt förslag till villkor i övrigt. Midlanda Flygplats vidhåller sitt förslag till villkor med stöd av de skäl som tidigare anförts. Härutöver får anföras följande.

Det finns en risk att den föreslagna tiden inom vilken planen ska upprättas och ges in till tillsynsmyndigheten inte är anpassad för den aktuella verksamheten.

Verksamhetens utveckling eller avveckling och tidsramarna för detta styrs i det aktuella fallet vidare av politiska beslut vilket innebär att bolaget skulle kunna få besked om att verksamheten eller delar av denna ska avvecklas med en mycket kort framförhållning, kortare än sex månader. Ett eventuellt villkor om att bolaget ska redovisa en plan för avveckling kan därför inte föreskriva att planen ska upprättas och ges in inom en viss tid innan verksamheten avvecklas, utan måste i så fall föreskriva att planen ska ges in inom en viss tid efter att beslut om avveckling fattats. Inom sex månader från ett sådant beslut skulle bolaget kunna redovisa en plan för avveckling i stora drag, men sannolikt inte med någon större detaljeringsgrad.

Det kan inte anses vara praxis att föreskriva villkor för flygplatsverksamheter om att verksamhetsutövaren inom en viss angiven tidsfrist ska ge in en plan för avveckling och efterbehandling till tillsynsmyndigheten. Villkoret för Göteborg Landvetter Airport anger att anmälan ska göras utan dröjsmål, i enlighet med bolagets förslag. I flera andra tillstånd formuleras motsvarande villkor som att en anmälan ska ges in till tillsynsmyndigheten i god tid innan verksamheten upphör. En sådan formulering bör anses ha motsvarande innebörd som bolagets förslag att anmälan ska göras utan dröjsmål. Det kan vidare ifrågasättas om det är lämpligt att föreskriva att åtgärder för avveckling och efterbehandling inte får påbörjas förrän planen har godkänts av tillsynsmyndigheten.

Vad särskilt gäller avhjälpandeåtgärder följer en anmälningsplikt enligt 28 § förordning (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd. Det kan inte

säkerställas att bolaget och tillsynsmyndigheten i alla delar är överens om åtgärder för avveckling och efterbehandling och bolaget har ett eget ansvar att efterleva gällande regelverk på det sätt som bolaget finner nödvändigt.

SGU

SGU vidhåller att uppsamling av släckvatten från den Framtida brandövningsplatsen är en relevant åtgärd för att minimera spridning av PFAS via grundvattnet och att det skumfria släckvattnet ska omhändertas som dagvatten och ledas till recipient enligt det förslag som bolaget tidigare presenterat. Även om Midlanda Flygplats vidhåller inställningen att det av miljöskäl saknas anledning att föreskriva villkor om uppsamling av släckvatten från den Framtida brandövningsplatsen, åtar sig bolaget att samla upp och hantera släckvatten från övningar vid den Framtida brandövningsplatsen enligt det av bolaget tidigare presentade och nu utvecklade förslaget till hantering och har justerat sitt förslag till villkor.

SGU anser att de kompletterande undersökningarna angående dagvattenrening borde ha analyserat PFAS för att kunna erhålla en mer heltäckande utvärdering av dagvattenreningen. Kort sammanfattat har syftet med mark- och grundvattenprovtagningen inom ramen för nämnda undersökningar varit att utreda föreslagen dagvattenhanterings funktion och att utreda markens infiltrationskapacitet.

Provtagningarna har inte skett som en del av arbetet med att utreda förorenings-situationen i området. Den utredning som har genomförts avseende förorenings-situationen inom verksamhetsområdet har inte bedömts medföra anledning att analysera PFAS inom ramen för de kompletterande undersökningarna angående dagvattenhantering. Hanteringen av dagvatten från den Befintliga brandövningsplatsen har inte heller bedömts motivera detta. Dagvatten från den Befintliga brandövningsplatsen hanteras inte tillsammans med dagvatten från andra delar av flygplatsen. Dagvatten från den Befintliga brandövningsplatsen samlas upp, behandlas i en reningsanläggning och infiltrerar därefter i marken i anslutning till den Befintliga brandövningsplatsen, d.v.s. inte i de delar av flygplatsområdet där aktuella undersökningar genomförts.

För att tillmötesgå SGU har Midlanda Flygplats låtit genomföra kompletterande provtagningar av grundvatten för analys av PFAS. Uttagna grundvattenprov har analyserats med avseende på 32 PFAS-ämnen. Halterna underskred i samtliga provlaboratoriets rapporteringsgränser. Resultaten bekräftar därmed tidigare antaganden vad gäller föroreningssituationen inom verksamhetsområdet. Resultaten visar också att infiltrationen av dagvatten vid rullbanan inte medför spridning av PFAS till grundvatten på den ö där flygplatsen är belägen.

Sammantaget måste utförd utvärdering av verksamhetens dagvattenrening anses vara heltäckande. Vad gäller informationen från SGU om att det finns ett förslag om en ny separat avgränsad grundvattenförekomst för Storön kommer det inte vid tiden för domstolens prövning vara fråga om en ny grundvattenförekomst som ska beaktas inom ramen för den aktuella tillståndsprövningen.

Transportstyrelsen

Transportstyrelsen anför att ökade kostnader för flygplatsen kan leda till ökade kostnader för flygbolag, vilket i sin tur kan leda till höjda priser för passagerare och godstransporter till och från flygplatsen. Enligt Transportstyrelsen kan ökade kostnader i förlängningen leda till att flyglinjer läggs ned eller flyttas från flygplatsen. Detta menar Transportstyrelsen kan leda till att tillgängligheten till den aktuella regionen försämras, vilket kan komma att påverka till exempel turism, näringsliv, samhällsviktigt flyg och handel/frakt.

Midlanda Flygplats delar Transportstyrelsens uppfattning att ökade kostnader för flygplatsen kan försämra tillgängligheten till regionen, inte minst på grund av risken att flygbolagen väljer att inte trafikera flygplatsen om kostnaderna blir för höga. I tillägg till det vill Midlanda Flygplats anföra följande.

Sundsvall-Timrå Airport är en av Sveriges största kommunala flygplatser räknat till antalet rörelser och resenärer. Flygplatsen är utpekad som riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap. 8 § miljöbalken med motiveringen att flygplatsen är av fundamental regional betydelse. I översiktsplan för Timrå kommun (ÖP 2035) framgår att det ska säkerställas att riksintresset för flygplatsen tillgodoses. I

översiktsplanen framgår också att ett nytt näringslivsområde planeras att byggas i området vid flygplatsen.

Som framgår av ansökan är Midlanda Flygplats av uppfattningen att flygplatsen fyller en viktig funktion för tillgängligheten till regionen och dess framtida utveckling, framför allt för näringsliv, utbildning, besöksnäring och kulturliv med hänsyn till dess lokalisering i norra Sverige. Flygplatsen utgör en central del av transportinfrastrukturen i regionen med sin lokalisering med Sundsvall, Timrå, Härnösand, Kramfors och Sollefteå inom cirka en timmes resa med bil. Både Sundsvalls kommun och Timrå kommun har tydligt uttalade mål att 5 000 nya arbetstillfällen ska genereras före år 2030. Detta kan komma att ske betydligt snabbare om en s.k. energiintensiv etablering skulle välja att starta sin verksamhet i någon av de två kommunerna. Om en ny verksamhet etableras skulle det omgående påverka flygplatsen, vad gäller såväl destinationer och turtäthet som antal passagerare. Det kan vidare noteras att den nyligen presenterade Arlandautredningen¹ från juni 2022 lyfter betydelsen av inrikesflyget för stora delar av Norrland då flyget är det trafikslag som kan upprätta en riklig tillgänglighet till övriga landet.

MÅLETS HANDLÄGGNING

Mark- och miljödomstolen har hållit huvudförhandling med syn på stället den 6 och 7 december 2022.

DOMSKÄL

Miljökonsekvensbeskrivning och samråd

Mark- och miljödomstolen finner att den specifika miljöbedömning som föregått ansökan har utförts i enlighet med 6 kap. 28 § miljöbalken samt att miljökonsekvensbeskrivningen i den specifika miljöbedömningen uppfyller vad som anges i 6 kap. 35 och 37 §§ miljöbalken, liksom att ansökan i övrigt kan ligga till grund för den nu aktuella prövningen. Midlanda har hållit samråd inför ansökan om tillstånd. Domstolen finner mot bakgrund härav och med tillämpning av 6 kap. 42 § miljöbalken att den specifika miljöbedömningen kan slutföras. Domstolen bedömer

även att den identifiering, beskrivning och bedömning av miljöeffekterna av den sökta verksamheten som bolaget gjort är tillräcklig.

Miljökonsekvensbeskrivningen kan därför godkännas och miljöbedömningen slutföras.

Tillåtlighet

Lokalisering

Ingen av har invänt mot att flygplatsverksamheten fortsatt är lokaliserad på den plats där verksamheten bedrivs sedan 1943. Mark- och miljödomstolen anser att Midlanda Flygplats lokalisering är lämplig vid den bedömning som ska göras enligt 2 kap. 6 och 7 §§ miljöbalken.

De allmänna hänsynsreglerna enligt 2 kap. miljöbalken

De förpliktelser som följer av de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken är enligt mark- och miljödomstolens uppfattning uppfyllda.

Miljö kvalitetsnormer

Mark- och miljödomstolen bedömer att möjligheten att uppnå miljö kvalitetsnormerna för vatten inte äventyras med ansökt verksamhet. Miljö kvalitetsnormerna för omgivningsluft bedöms kunna innehållas vid ansökt verksamhet.

Sammanfattning tillåtlighet

Mark- och miljödomstolen bedömer att den ansökta verksamheten, som utöver flygplatsverksamheten även omfattar befintligt avloppsreningsverk, panncentral och brandövningsplats, är tillätlig enligt miljöbalken med de villkor som föreskrivs nedan.

Villkor

Vad gäller Midlanda Flygplats slutliga förslag till villkor för flygvägar och bananvändning, halkbekämpning, avloppsreningsverk, kemikalier och avfall,

informationsorgan samt kontrollprogram har länsstyrelsen, Timrå kommun och Naturvårdsverket antingen medgett eller inte haft några synpunkter på. Mark- och miljödomstolen finner att föreslagna villkor kan godtas.

Buller nattetid

Midlanda utgår ifrån att trafikbullerförordningens 6 och 7 §§ ska vara utgångspunkten för villkor för buller från flygplatser d.v.s. att 55 dB(A) FBN och 70 dB(A) maximal ljudnivå för flygtrafik vid en bostadsbyggnads fasad inte bör överskridas, men om den maximala ljudnivån ändå överskrids bör den inte överskridas mer än sexton gånger mellan kl. 06.00 och 22.00, och tre gånger mellan kl. 22.00 och 06.00.

Naturvårdsverket menar att det finns skäl att begränsa störningar nattetid till en gång för att minska risken för negativa hälsoeffekter, att praxis har skärpts rörande bullerisolering mot störningar nattetid och att det inte finns några skäl att göra avsteg från denna praxis i detta mål.

Midlanda Flygplats anser sammanfattningsvis att Naturvårdsverkets förslag till villkor är oskäligt strängt och det inte är motiverat att göra avsteg från tidigare fastlagd praxis.

Naturvårdsverket inställning rörande bullervillkor syftar till att minska risken för sömnstörningar eftersom sömn är ett grundläggande mänskligt behov, sömnstörningar är en allvarlig negativ hälsoeffekt som är besvärande i sig och som även kan leda till andra allvarliga negativa hälsoeffekter. Naturvårdsverket anser att skyddsåtgärder mot sömnstörningar ska vidtas om kostnaderna inte är orimliga och att Midlanda inte visat att kostnaderna blir orimliga i detta fall. Midlanda anser å andra sidan att bolaget visat att kostnaderna blir orimliga.

Mark- och miljödomstolens bedömning

Enligt 2 kap. 3 § miljöbalken är den som bedriver en verksamhet eller vidtar en åtgärd skyldig att iaktta de begränsningar och vidta de försiktighetsmått som behövs

för att förebygga, hindra eller motverka att verksamheten eller åtgärden medför skada eller olägenhet för människors hälsa. Redan risken för att en olägenhet kan uppkomma innebär att försiktighetsmått ska vidtas.

Med olägenhet för människors hälsa avses störning som enligt medicinsk eller hygienisk bedömning kan påverka hälsan menligt och som inte är ringa eller helt tillfällig (9 kap. 3 § miljöbalken).

Bedömningen av vilka åtgärder som Midlanda ska vidta ska ske utifrån en skälighetsprövning enligt 2 kap. 7 § miljöbalken. Vid den prövningen ska bland annat nyttan av åtgärderna jämföras med kostnaden för dessa. Utgångspunkten vid bestämmande av försiktighetsmått med stöd av 2 kap. 3 § och 2 kap. 7 § miljöbalken är alltså att skyddsåtgärderna ska vara miljömässigt motiverade, men också vara skäligen i förhållande till kostnaden för åtgärderna.

Midlanda har enligt 2 kap. 1 § miljöbalken att visa att de förpliktelser som följer av miljöbalken iakttas och att en skyddsåtgärd är orimlig.

Inledningsvis konstaterar mark- och miljödomstolen att hälsokonsekvenser givetvis har beaktats vid antagandet av trafikbullerförordningen. Det framgår t.ex. av 1 § i förordningen där det bl.a. anges att bestämmelserna i 6–7 §§ ska tillämpas vid bedömningen av om kravet på förebyggande av olägenhet för människors hälsa i 2 kap. 6 a § plan- och bygglagen (2010:900) är uppfyllt, men också att bestämmelserna även ska tillämpas i ärenden om prövning av tillstånd för flygplatser enligt miljöbalken och bestämmelser meddelade med stöd av balken.

Domstolen konstaterar vidare att 6 § i trafikbullerförordningen innebär att 70 dB maximal ljudnivå för flygtrafik vid en bostadsbyggnads fasad inte bör överskridas och att då inträder en skyldighet att vidta åtgärder för att säkra ljudnivån utomhus. 7 § innebär ett högsta antal accepterade överskridande om ljudnivån i 6 § ändå överskrids. Med hänsyn till miljöbalkens försiktighetsprincip bör utgångspunkten vara att riktvärdet i 6 § trafikbullerförordningen ska innehållas och om så inte är möjligt utlöses krav på bullerskyddsåtgärder, om kostnaden inte är orimlig i det enskilda fallet.

I trafikbullerförordningen finns en definition av nattetid som mellan kl. 22.00-06.00 (jfr definitionen av årsmedelsnatt i 2 § samt 4-7 §§ i förordningen och avgörandet från Mark- och miljööverdomstolen, MÖD, mål nr M 13953-19). Skäl saknas att frångå denna definition som numera också är ostridig.

Vad gäller WHO Guidelines konstaterar mark- och miljödomstolen att MÖD har funnit att det funnits skäl att besluta om villkor om antal flygrörelser per natt som understiger det högsta antal om tre som 7 § trafikbullerförordningen föreskriver (se avgörandet den 16 december 2021 i mål M 13953-19). I denna del konstaterade MÖD att Naturvårdsverkets utredning visat att flygbuller orsakar sömnstörningar som kan orsaka allvarliga negativa hälsoeffekter. Såvitt framgår avses den rapport om sömnstörningar som återopats även i detta mål (C. Eriksson, U. Tengzelius, C. Simmons, Sömnstörningar från flygbuller i en svensk kontext, NV rapport 6970). Syftet med rapporten har varit att utröna om WHO:s slutsatser är tillämpbara i Sverige och om de kan ligga till grund för försiktighetsåtgärder kring svenska flygplatser. Sammantaget fann utredningen att det finns evidens för strängare riktvärden för flygbuller än för väg- och spårtrafikbuller. Detta baserar sig i synnerhet på de skillnader som föreligger avseende självrapporterade besvär, där andelen besvärade är betydligt högre för flygbuller än för andra trafikslag, både vad gäller allmän störning och sömnstörning. MÖD fann såväl att utredningen visade att flygbuller orsakar sömnstörningar som kan orsaka allvarliga hälsoeffekter, som att de överväganden som Naturvårdsverket hade presenterat även gjorde sig gällande vid Karlstad flygplats.

Naturvårdsverkets överväganden och argumentation är i väsentliga delar desamma i detta mål. Skäl att göra annan bedömning vad gäller Midlanda saknas. Utredningen i målet visar alltså att flygbuller orsakar sömnstörningar som kan orsaka allvarliga hälsoeffekter och att de överväganden som Naturvårdsverket presenterat även gör sig gällande vid Midlanda flygplats. Vad bolaget anfört om att WHO Guidelines endast är riktlinjer eller rekommendationer föranleder ingen annan bedömning.

Det är Midlanda Flygplats som ska visa att det buller som sökt verksamhet ger upphov vid flygplatsen inte orsakar sömnstörningar som kan orsaka allvarliga negativa hälsoeffekter. MÖD har i angivet avgörande konstaterat att antalet

tillfällen med höga maxnivåer nattetid är en viktig faktor för störningens omfattning och effekter.

Vad gäller konsekvenserna av tre flygrörelser, i stället för en flygrörelse, per natt med en maximal ljudnivå över 70 dBA nattetid visar en grov uppskattning i utredningarna i målet att antalet bullerutsatta fastigheter ökar från 44 till 190 där boende riskerar få sin nattsömn störd. Midlanda har inte visat att det är acceptabelt ur ett hälsoperspektiv att utesluta det ökade antalet fastigheter från möjlighet att få bullerskyddsåtgärder.

Eftersom redan risken för en olägenhet medför en skyldighet för Midlanda Flygplats att vidta åtgärder saknas det skäl att föreskriva att Midlanda Flygplats ska vidta bullerskyddsåtgärder först vid minst tre flygrörelser per natt. Naturvårdsverkets och länsstyrelsens yrkande vad gäller bullervillkor bedöms mot denna bakgrund som hälsomässigt motiverat.

Midlanda har invänt att kostnaderna för åtgärderna blir orimligt höga. Till stöd för invändningen har Midlanda sammanfattningsvis uppgett en schablonkostnad om 200 000 kr per fastighet och åberopat ett antal fakturor.

Enligt 2 kap. 7 § första stycket miljöbalken anges som allmän riktning för avvägningen, att kraven på hänsyn inte får gå så långt att det är orimligt att uppfylla dem.

I förarbetena till bestämmelsen (prop. 1997/98:45, del 1, s. 232) anges bl.a. att kraven i miljöbalken inte bör sättas lägre än att allt ska göras som är meningsfullt för att miljöbalkens mål ska uppnås, att det är förhållandena i det särskilda fallet som ska beaktas och att det vid bedömningen av var gränsen för vad som kan anses vara en orimlig kostnad går bör vara av betydelse om det är fråga om näringsverksamhet eller en åtgärd som vidtas av någon i det dagliga livet. Om kostnaden för en åtgärd är orimlig ska bedömas framför allt med hänsyn till miljönyttan som åstadkoms genom åtgärden. Bedömningen är objektiv och ska utgå från vad som är ekonomiskt rimligt från branschförhållanden och inte den aktuella verksamhetsutövarens betalningsförmåga. Det är alltså inte fråga om en egentlig intresseavvägning i detta led utan en uppskattning av nivån i branshekonomin, som utgör ett tak för kraven på försiktighetsmått.

Frågan är alltså om de kostnader som Midlanda Flygplats redovisat för bullerskyddsåtgärder framstår som rimliga från branschförhållanden i förhållande till den förväntade nyttan av villkoret.

I denna del kan noteras att i MÖD:s mål nr M 13953-19 hade flygbolaget åberopat en schablonkostnad om 200 000 kr per byggnad och uppskattat att 160 bostäder berördes. MÖD fann att flygbolaget inte inkommit med någon specifik utredning eller underlag som visat att skyddsåtgärderna var orimligt kostsamma.

Även Midlanda Flygplats har uppgett samma schablonkostnad för åtgärderna som i nämnda avgörande d.v.s. 200 000 kr per byggnad. Till stöd för denna kostnad har sökanden åberopat fem fakturor rörande bullerisolering. Vilka fastigheter som fakturorna avser framgår inte, men i vart fall någon måste avse flerfamiljshus. Vidare har Midlanda Flygplats gjort en mycket grov uppskattning av det fastighetsbestånd som skulle bli föremål för åtgärder.

I likhet med förhållandena i MÖD:s avgörande måste de utredningar som gjorts anses allmänt hållna. Det är varken tydligt hur många bostäder som faktiskt berörs av bullerskyddsåtgärder eftersom inomhusvärden ej redovisats eller vad kostnaderna för bullerskyddsåtgärder kan komma att bli. Den finns alltså ingen utredning som tydligt visar konsekvenserna av de olika alternativa yrkandena. Det är dessutom fråga om en bedömning av vad som kan anses vara ekonomiskt rimligt från förhållanden i den aktuella branschen och inte en egentlig intresseavvägning. Mot denna bakgrund, och med hänsyn till risken för människors hälsa som följd av störd nattsömn som det skulle innebära att inte skärpa villkoret på det sätt som Naturvårdsverket yrkar, kan åtgärderna inte anses vara mer ingripande än vad som krävs.

Midlanda Flygplats har yrkat ett tillägg i ett tionde stycke till villkor 3 som i korthet innebär att skyldigheten för bolaget att vidta bullerskyddsåtgärder endast föreligger för byggnader som uppförts och används för sitt ändamål innan lagakraftvunnen dom meddelats. Naturvårdsverket motsätter sig tillägget med motiveringen att förslaget syftar redan är reglerat genom samordningen av hur buller hanteras i plan- och bygglovsskedet och i tillsyn av miljöfarliga verksamheter.

Enligt 1 § andra stycket trafikbullerförordningen ska bestämmelserna i 3-8 §§ i förordningen tillämpas vid bedömningen av om kravet på förebyggande av olägenhet för människors hälsa i 2 kap. 6 a § plan- och bygglagen (2010:900) är uppfyllt vid planläggning, i ärenden om bygglov och i ärenden om förhandsbesked. Den av bolaget befarade risken att behöva vidta åtgärder när bullersituationen inte har beaktats i plan- och bygglovsskedet måste därmed förutsättas vara mycket liten. Denna risk motiverar inte ett tillägg till villkoret. Midlanda Flygplats förslag till tillägg skulle också kunna medföra en risk för att bostäder inte får det bullerskydd som avsetts i tillståndet i det fall verksamheten genomgår förändringar.

Åtgärderna ska enligt Midlanda Flygplats villkorsförslag vara vidtagna senast inom tre år från det att tillståndet tagits i anspråk. Naturvårdsverket, Timrå kommun och länsstyrelsen har yrkat att de ska genomföras inom två år. Midlanda har i denna del bl.a. åberopat arbete med inventering, dialog med fastighetsägare och upphandling varför tre år skulle vara en är en rimlig tidsperiod för vidtagande av bullerisoleringsåtgärder. Såsom Naturvårdsverket påpekat har tillsynsmyndigheten möjlighet att medge en längre tid om det finns särskilda skäl. Det saknas därför anledning att begränsa tiden till tre år.

Vid bedömningen av vilka åtgärder som ska vidtas har Midlanda Flygplats yrkat att hänsyn ska tas till bostadens standard och ekonomiska värde. Naturvårdsverket och länsstyrelsen menar att endast bostadens standard ska vara avgörande. Mark- och miljööverdomstolen uttalade i mål M 13953-19 bl.a. att bostadens standard är ett bättre kriterium än dess ekonomiska värde eftersom närheten till flygplatsen i sig kan påverka bostadens värde. Mark- och miljödomstolen finner inte anledning att göra annan bedömning i detta mål.

Avisning

Midlanda Flygplats och länsstyrelsen är överens om avvisningen ska ske på ett sätt där så mycket som möjligt av avisningsvätskan som används hamnar på planet och att det utförs så att spill samlas upp så snart det är möjligt. Länsstyrelsen anser att villkoret gällande avisning av flygplan ska ske på ett sådant sätt att spridning av avisningsvätska till mark, yt- och grundvatten samt dagvattensystemet minimeras

medan Midlanda anser att det räcker med en skrivning om att så mycket som möjligt ska samlas upp. Midlanda och länsstyrelsen är ense om att uppföljning ska ske av tillförda och uppsamlade mängder av avisningsvätskan.

Mark- och miljödomstolen delar inställningen att villkoret ska innehålla skrivningar om att applicering av avisningsvätska ska ske på ett sådant sätt att spridning undviks och att uppsamling ska ske samt att uppföljning av förbrukad och uppsamlad vätska sker. För att uppföljningen ska bli verkningsfull är det enligt domstolen av vikt att villkorsskrivningen innehåller en begränsning som länsstyrelsen föreslår att spridning av avisningsvätska ska minimeras.

Brandövning befintlig brandövningsplats

Länsstyrelsen anser att det är motiverat att genom tillägg till villkoret föreskriva att fram till dess den Framtida brandövningsplatsen anlagts, får enbart nödvändiga övningar genomföras. Midlanda Flygplats motsätter sig länsstyrelsens förslag.

Midlanda Flygplats anser inte att det finns skäl att begränsa användningen av den Befintliga brandövningsplatsen till dess att denna avvecklats och efterbehandlingsåtgärder påbörjats. Mark- och miljödomstolen delar Midlandas bedömning om att den inte finns skäl att begränsa användningen av den Befintliga brandövningsplatsen till att den framtida brandövningsplatsen anlagts.

Utsläpp till luft

Länsstyrelsen anser att utsläpp till luft måste regleras även för perioden från det att fastbränslepannan bytts ut respektive från det att bränsle i oljepannorna bytts ut till dess att begränsningsvärdena i förordning (2018:471) om medelstora förbränningsanläggningar (Förordningen) blir gällande 2030.

För befintlig fastbränslepanna är Midlanda Flygplats och länsstyrelsen överens om att utsläpp till luft ska begränsas, men Midlanda Flygplats menar att värdena ska anges i NO_x och inte som NO₂ och att begränsningen endast ska gälla till och med den 31 december 2029. Midlanda Flygplats accepterar att begränsningsvärden för utsläpp till luft från fastbränslepannan regleras i tillståndsvillkor från och med att

fastbränslepannan bytts ut fram till att Förordningens bestämmelser om begränsningsvärden börjar tillämpas om den nya fastbränslepannan har en anläggningseffekt om 1 megawatt eller högre. Om den nya fastbränslepannan har en anläggningseffekt under 1 megawatt förordar bolaget inga särskilda krav för pannan eftersom den i så fall inte kommer att omfattas av Förordningen.

Midlanda Flygplats accepterar också att begränsningsvärden för utsläpp till luft från oljepanna 1 regleras i tillståndsvillkor till dess att Förordningens bestämmelser om begränsningsvärden börjar tillämpas. I länsstyrelsens villkorsförslag anges inte att regleringen av panncentralen i tillståndsvillkor upphör att gälla när de värden som följer av Förordningen börjar tillämpas. Midlanda Flygplats anser att så bör ske och att det behöver framgå av villkoren och föreslår därför ett sådant tillägg i bolagets förslag till villkor jämfört med länsstyrelsens förslag. Bolaget uppfattar dock inte att länsstyrelsen har haft någon annan uppfattning än bolaget i detta avseende.

Mark- och miljödomstolen konstaterar att Midlandas ansökan omfattar panncentralen som har utsläpp till luft som inte är ovidkommande ur ett miljöperspektiv och ska därför regleras med villkor oavsett om pannorna omfattas av förordning om medelstora förbränningsanläggningar eller inte. Vidare konstaterar domstolen att det inte finns någon anledning att via dubbelreglering föreskriva villkor för pannor som omfattas av Förordningen. Därför väljer domstolen att villkora utsläpp till luft i form av villkor som gäller för pannorna när de inte omfattas av Förordningen i tid eller på grund av effekt samt att Förordningen reglerar utsläpp från pannorna när de omfattas av den.

Midlanda Flygplats anser att begränsningsvärden avseende utsläpp av kväveoxider ska regleras som NO_x i enlighet med Förordningen och inte som NO₂ som anges i länsstyrelsens villkorsförslag.

Mark- och miljödomstolen konstaterar att kväveoxid (NO_x) är det gemensamma samlingsnamnet för kväveoxid (NO) och kvävedioxid (NO₂). Förordningen genomför huvuddelen av Europaparlamentets och Rådets direktiv 2015/2193/EU om begränsning av utsläpp till luft av vissa föroreningar från medelstora

förbränningsanläggningar (MCP-direktivet). I artikel 3.3 i MCP-direktivet anges en definition av kväveoxider (NO_x) som ”kväveoxid och kvävedioxid, uttryckt som kvävedioxid (NO₂)”. För att det ska vara tydligt bör villkoren utformas i enlighet med direktivet, dvs. att de begränsningsvärden som ska gälla är kväveoxider (NO_x) uttryckt som kvävedioxid (NO₂).

Naturvårdsverket har också mot bakgrund av denna definition i MCP-direktivet – bedömt att begreppet kväveoxider (NO_x) inte behöver definieras i förordningen (se Naturvårdsverkets rapport 6765, ”Genomförande av MCP-direktivet Förslag till svenskt genomförande av direktiv 2015/2193/EU om begränsning av utsläpp till luften av vissa föroreningar från medelstora förbränningsanläggningar”, april 2017).

Mark- och miljödomstolen har i målet att ta ställning till den sökta verksamheten om eldning av pellets i fastbränslepannan och flytande bibränsle i oljepannorna och därför föreskriver domstolen villkor för dessa bränslen. Något annat framgår inte än att Midlanda Flygplats inte längre använder dieselbrännolja. Skäl att utgå från andra begränsningsvärden än de som gäller i förordningen för fast biomassa från skog (pellets) och flytande bibränsle finns därför inte.

Energihushållning

Länsstyrelsen anser att ett villkor om energihushållning ska föreskrivas för att säkerställa att arbetet med förbättringar för att hushålla med energi fortlöper.

Länsstyrelsen anser vidare att tillsynsmyndigheten ska bemyndigas att föreskriva ytterligare villkor avseende genomförande av energihushållningsåtgärder samt tid för inlämnande av energihushållningsplan.

Midlanda delar inte uppfattningen att ett villkor behöver föreskrivas för att säkerställa det fortlöpande arbetet med förbättringar för att hushålla med energi. En avvägning av vad som är lämpligt att föreskriva i relation till energihushållning måste göras i varje enskilt fall. Midlanda åtog sig under huvudförhandlingen att redovisa sin energianvändning och energihushållningsåtgärder i den årliga miljörapporten till tillsynsmyndigheten, varvid länsstyrelsen i andra hand medgav att arbetet med energihushållning hanteras på detta sätt.

Mark- och miljödomstolen konstaterar att energihushållning är en del av verksamhetsutövarens egenkontroll samt att Midlanda åtagit sig att i miljörapporten redovisa energianvändning och energihushållningsåtgärder. Vidare konstaterar domstolen att denna typ av villkor enligt praxis föreskrivs för energiintensiva verksamheter med processer som är energikrävande och så är inte fallet i detta mål. Därmed anser mark- och miljödomstolen att det inte behövs föreskrivas några villkor eller ett bemyndigande om att föreskriva ytterligare villkor gällande energihushållning.

Yrkandena vad gäller bemyndiganden för länsstyrelsen föranleder vid denna utgång ingen vidare åtgärd.

Återställning vid verksamhetens upphörande

Länsstyrelsen anser att ett krav på plan för återställningsarbetet är nödvändigt för att Midlanda och tillsynsmyndigheten ska kunna samordna arbetet med avveckling och tillsynen och att en sådan plan ska ges in senast sex månader innan verksamheten upphör.

Såsom Midlandas konstaterat är det inte möjligt att förutse den exakta omfattningen av vilka utredningar och avhjälpandeåtgärder som kan vara aktuella vid tidpunkten för verksamhetens upphörande. Vidare instämmer mark- och miljödomstolen i Midlandas bedömning att det inte är nödvändigt med en specificerad tidsgräns för när en plan senast ska upprättats eftersom det ligger i bådas intresse att avveckling, inklusive eventuella avhjälpande- eller återställningsåtgärder, sker så snart som möjligt. Det är därför tillräckligt att föreskriva att Midlanda utan dröjsmål ska anmäla planer på att verksamheten helt eller delvis ska upphöra till tillsynsmyndigheten.

Yrkandet vad gäller bemyndiganden för länsstyrelsen föranleder vid denna utgång ingen vidare åtgärd.

Prövotidsföreskrift

Länsstyrelsen har yrkat att på ett utredningsvillkor vad avser dagvatten. Midlanda ska enligt yrkandet förtydliga dagvattenreningens funktion för att det ska kunna bedömas om nuvarande rening kan accepteras och utreda vad en förbättrad rening kan åstadkomma för minskning av utsläppen. Midlanda anser att det inte finns anledning att närmare utreda mer omfattande åtgärder utan att det snarare kan aktualiseras optimeringar i befintligt system inom ramen för egenkontrollen.

Mark- och miljödomstolen instämmer i Midlandas bedömning att rening av dagvatten sker på ett tillfredställande sätt genom infiltration i mark. Det har i målet inte redovisats höga föroreningshalter i den mark där infiltrationen sker eller i den historiska älvfåran som slutgiltigt tar emot dagvattnet som samlas upp. Hanteringen av dagvatten kan därför lösas inom egenkontrollen.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga (MMD-01)

Överklagande senast den 28 februari 2023.

Åsa Ärlebrant

I domstolens avgörande har deltagit rådmannen Åsa Ärlebrant, tekniska rådet Jari Hiltula samt de särskilda ledamöterna Mikael Lif och Anders Lindh.



Hur man överklagar

Dom i mark- och miljödomstol som första instans

MMD-01

Vill du att domen ska ändras i någon del kan du överklaga. Här får du veta hur det går till.

Överklaga skriftligt inom 3 veckor

Ditt överklagande ska ha kommit in till domstolen inom 3 veckor från domens datum. Sista datum för överklagande finns på sista sidan i domen.

Överklaga efter att motparten överklagat

Om ena parten har överklagat i rätt tid, har den andra parten också rätt att överklaga även om tiden har gått ut. Det kallas att anslutningsöverklaga.

En part kan anslutningsöverklaga inom en extra vecka från det att överklagandetiden har gått ut. Ett anslutningsöverklagande måste alltså komma in inom 4 veckor från domens datum.

Ett anslutningsöverklagande upphör att gälla om det första överklagandet dras tillbaka eller av något annat skäl inte går vidare.

Så här gör du

1. Skriv mark- och miljödomstolens namn och målnummer.
2. Förklara varför du tycker att domen ska ändras. Tala om vilken ändring du vill ha och varför du tycker att Mark- och miljööverdomstolen ska ta upp ditt överklagande (läs mer om prövningstillstånd längre ner).
3. Tala om vilka bevis du vill hänvisa till. Förklara vad du vill visa med varje bevis. Skicka med skriftliga bevis som inte redan finns i målet.
4. Lämna namn samt aktuella och fullständiga uppgifter om var domstolen kan nå dig: postadresser, e-postadresser och telefonnummer.
Om du har ett ombud, lämna också ombudets kontaktuppgifter.
5. Skriv under överklagandet själv eller låt ditt ombud göra det.
6. Skicka eller lämna in överklagandet till mark- och miljödomstolen. Du hittar adressen i domen.

Vad händer sedan?

Mark- och miljödomstolen kontrollerar att överklagandet kommit in i rätt tid. Har det kommit in för sent avvisar domstolen överklagandet. Det innebär att domen gäller.

Om överklagandet kommit in i tid, skickar mark- och miljödomstolen överklagandet och alla handlingar i målet vidare till Mark- och miljööverdomstolen.

Har du tidigare fått brev genom förenklad delgivning, kan även Mark- och miljööverdomstolen skicka brev på detta sätt.

Prövningstillstånd i Mark- och miljööverdomstolen

När överklagandet kommer in till Mark- och miljööverdomstolen tar domstolen först ställning till om målet ska tas upp till prövning.

Mark- och miljööverdomstolen ger prövningstillstånd i fyra olika fall.

- Domstolen bedömer att det finns anledning att tvivla på att mark- och miljödomstolen dömt rätt.
- Domstolen anser att det inte går att bedöma om mark- och miljödomstolen har dömt rätt utan att ta upp målet.
- Domstolen behöver ta upp målet för att ge andra domstolar vägledning i rättstillämpningen.
- Domstolen bedömer att det finns synnerliga skäl att ta upp målet av någon annan anledning.

Om du *inte* får prövningstillstånd gäller den överklagade domen. Därför är det viktigt att i överklagandet ta med allt du vill föra fram.

Vill du veta mer?

Ta kontakt med mark- och miljödomstolen om du har frågor. Adress och telefonnummer finns på första sidan i domen.

Mer information finns på www.domstol.se.