



## SÖKANDE

Kalmar Öland Airport AB  
392 41 Kalmar

Ombud: Advokat Karin Hernvall  
Advokatfirman Åberg & Co AB  
Box 16295  
103 25 Stockholm

## SAKEN

Ansökan om tillstånd enligt 9 kap. miljöbalken till verksamhet vid Kalmar Öland Airport, Kalmar kommun

Avrinningsområde: 76/77 N: 6 283 255 E: 578 812 SWEREF99 TM  
Verksamhetskod: 63.30

---

## DOMSLUT

### Miljökonsekvensbeskrivning

Mark- och miljödomstolen godkänner den i målet upprättade miljökonsekvensbeskrivningen.

### Tillstånd

1. Mark- och miljödomstolen lämnar Kalmar Öland Airport AB tillstånd enligt miljöbalken till verksamhet vid Kalmar Öland Airport omfattande högst 21 000 flygrörelser per år i civil luftfart, varav högst 8 500 rörelser i linjefart och charter, högst 400 rörelser i militär luftfart och högst 12 100 rörelser med allmänflyg.
2. Mark- och miljödomstolen lämnar vidare Kalmar Öland Airport AB tillstånd att, vid förekommande behov, bredda och förstärka taxibanan väster om

bana 16/34 och anlägga ytterligare uppställningsplatser i anslutning till platta 1.

### Villkor

1. Om inte något annat framgår av denna dom ska verksamheten - inbegripet åtgärder för att minska vatten- och luftföroreningar och andra störningar för omgivningen - bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad Kalmar Öland Airport AB har uppgett eller åtagit sig i målet.
2. Samtliga civila jetflygplan och de övriga civila flygplan som har en högsta startvikt överstigande 15 ton ska vid start och landning använda bana 16/34, om detta inte möter hinder med hänsyn till flygsäkerheten.
3. Vid start på bana 34 ska samtliga civila jetflygplan och de övriga civila flygplan som har en högsta tillåten startvikt överstigande 15 ton ha uppnått avståndet 3,0 nautiska mil från flygplatsens huvudfyr innan högersväng får påbörjas, om detta inte möter hinder med hänsyn till flygsäkerheten.
4. Vid start på bana 16 ska samtliga civila jetflygplan och de övriga civila flygplan som har en högsta tillåten startvikt överstigande 15 ton ha uppnått avståndet 2,5 nautiska mil från flygplatsens huvudfyr innan vänstersväng får påbörjas, om detta inte möter hinder med hänsyn till flygsäkerheten.
5. Om antalet flygrörelser i militär trafik med jetflygplan överstiger 200 per år ska anmälan ske till tillsynsmyndigheten (länsstyrelsen). Sådan anmälan ska också ske inför särskilda förbandsövningar där militär flygverksamhet med jetflygplan avses att bedrivas under kväll, natt, veckoslut eller helgdag.

6. Antalet flygrörelser med civila flygplan nattetid (kl.22-06) begränsas till 470 per år. Akuta uttryckningar och oplanerade landningar som måste ske av säkerhetsskäl omfattas inte av villkoret.
7. Skol- och allmänflyg med upprepade start- och landningsövningar får inte utföras under följande helgdagar: Långfredagen, påskafton, påskdagen, Kristihimmelfärdsdag, pingstafton, nationaldagen, midsommarafton, alla helgonsdag, julafton och juldagen.
8. Bolaget ska vidta skyddsåtgärder avseende buller i bostadsbyggnader (här avses både permanent- och fritidsbostäder) och vård- och undervisningslokaler som utomhus exponeras för
  - $FBN_{Eu}$  55 dBA eller däröver,
  - maximalljudnivåer 70 dBA eller däröver, mer än 16 gånger dag- och kvällstid kl. 06-22 eller mer än en gång nattetid kl. 22-06.

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

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

Vid bedömning av vilka åtgärder som ska vidtas ska även hänsyn tas till att kostnaderna är rimliga med hänsyn till bostadens respektive vård- och undervisningslokalens standard. 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 vara rimliga.

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

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

Bolaget ska senast ett år efter det att tillståndet tas i anspråk och därefter årligen, intill dess att isoleringsarbetet är klart, ge in ett förslag till plan för bullerskyddsåtgärder till tillsynsmyndigheten.

Skyldigheten att vidta åtgärder föreligger endast med avseende på bostadsbyggnader uppförda före år 2018 och som senast vid den tidpunkten används som bostad och så alljämt vid tiden för dom, såvida inte verksamheten ändrats på ett sätt som har betydelse för bullerstörningarna.

Åtgärderna ska grundas på teoretiska beräkningar med vid var tidpunkt gällande beräkningsmetod för flygbuller.

9. Avisning av flygplan får endast ske på plats med avrinning till kommunalt reningsverk eller till uppsamlingssystem för annat omhändertagande. Bolaget ska inom ramen för egenkontrollen redovisa den årliga mängd glykol som använts för avisning, den mängd glykol/glykolblandat vatten som avletts till kommunal rening och detta vattens innehåll av metaller respektive till uppsamlingssystem för annat omhändertagande.
10. Halkbekämpning av rullbana och taxibanor ska i första hand ske mekaniskt. Vid användning av halkbekämpningskemikalier får urea användas under förutsättning att från flygplatsen avlett dagvatten kan renas i våtmarken Kalmar Dämme. I de fall förhållandena ändras så att flygplatsen inte längre utgör ett flygsäkerhetsalternativ till flygflottiljen F 17 i Ronneby ska bolaget istället för användande av urea övergå till halkbekämpningsmedel baserat på formiat eller

kemikalier med jämförbara eller bättre egenskaper från miljö- och hälsoskyddssynpunkt.

11. Bränsle, andra kemiska produkter och farligt avfall ska lagras och hanteras så att spill och läckage inte förorenar omgivningen. Flytande kemiska produkter och flytande farligt avfall ska förvaras inom invallning som rymmer minst den största behållarens volym samt 10 % av övriga, inom samma invallning, behållares volym.
12. Senast inom två år från det att denna deldom vunnit laga kraft ska bolaget ha vidtagit sådana åtgärder att släckvatten vid brandövning inte kan infiltrera i marken vid den befintliga brandövningsplatsen.
13. För samråd i frågor beträffande flygverksamheten och kontrollen av denna ska finnas ett samarbetsorgan, i vilket ska ingå företrädare för Kalmar Öland Airport, Länsstyrelsen i Kalmar län och Kalmar kommun.
14. Kalmar Öland Airport AB ska upprätta ett förslag till kontrollprogram för verksamheten. Reviderat kontrollprogram ska inges till tillsynsmyndigheten senast 3 månader efter att denna deldom vunnit laga kraft eller den senare tidpunkt som tillsynsmyndigheten bestämmer.

### Uppskjutna frågor

Mark- och miljödomstolen uppskjuter med stöd av 22 kap. 27 § första stycket miljöbalken frågan om slutliga villkor rörande reningen av kväve m.m. via Kalmar Dämme.

Under prövotiden ska Kalmar Öland Airport AB vidta de åtgärder som framgår av bilaga 7 till aktbilaga 17 under avsnitt "Omedelbara åtgärder" och efter det följa upp effekten av sådana åtgärder vad gäller reningskapaciteten i Kalmar Dämme. De omedelbara åtgärderna ska vara utförda senast två år från det att denna deldom vunnit laga kraft. Inför och under utförandet av dessa åtgärder ska bolaget också utreda

möjligheterna att justera fiskvandringshinder utan att sådana justeringar negativt påverkar möjligheterna till rening i dämmet. Åtgärderna ska utföras i samråd med samarbetsorganet. I utredningen ska också frågan om hur provtagning ska säkerställas gällande dämmet ingå, så att reningsreduktion kan verifieras på ett bra sätt. Bolaget ska också se över möjligheten att omhänderta kvävet i vattnet i dämmet på annat sätt och på vilket sätt den reduktionen kan räknas in i reduktionskravet.

Målsättningen är att vidtagna åtgärder ska medföra att minst 75 % per år av den mängd kväve i form av urea som används på flygplatsen ska motsvaras av den mängd kväve per år som nämnda våtmark renar. Beräkning ska ske på årsmedelvärden gällande använd mängd urea respektive renad mängd kväve under en rullande femårsperiod.

Bolaget ska senast fem år efter det att tillståndet tagits i anspråk till mark- och miljödomstolen inkomma med redovisning av ovan beskrivna åtgärder och förslag till slutligt/slutliga villkor. Bolaget ska i en sådan redovisning och i förslaget till slutligt/slutliga villkor bl.a. beakta använd mängd urea på flygplatsen och bedömd mängd urea i Törnebybäcken som härrör från flygplatsen.

#### **Provisoriska föreskrifter**

Intill dess att mark- och miljödomstolen förordnar annat ska följande provisoriska föreskrift gälla för verksamheten

- P1. Från flygplatsen avlett dagvatten ska, tillsammans med Törnebybäckens vatten, pumpas in i våtmarken Kalmar Dämme för rening. Minst 55 % per år av den mängd kväve i form av urea som används på flygplatsen ska motsvaras av den mängd kväve per år som nämnda våtmark renar, beräknat på årsmedelvärden gällande använd mängd urea respektive renad mängd kväve under en rullande femårsperiod.

### **Delegerade frågor**

Mark- och miljödomstolen överlåter med stöd av 22 kap. 25 § tredje stycket miljöbalken till tillsynsmyndigheten (länsstyrelsen) att efter samråd i samarbetsorganet:

- Meddela föreskrifter i fråga om annat flyg än tungt jetflyg och om militärt flyg enligt villkorspunkten 5.
- Meddela föreskrifter i fråga om omfattning och tidpunkt för utförande av buller-skyddsåtgärder enligt villkor 8.
- Meddela föreskrifter om utformning, skötsel och kontroll av Kalmar Dämme för att vidmakthålla eller förbättra reningsgraden i dämnet.
- Meddela föreskrifter om lämpliga halkbekämpningsmedel i det fall förhållanden ändras så att flygfältet inte längre utgör ett flygsäkerhetsalternativ till F17 i Ronneby. Vid sådant beslut ska även beaktas reningsgraden av kväve i Kalmar Dämme och den fortsatta användningen av Kalmar Dämme för kväverening m.m.
- Meddela föreskrifter i fråga om kontrollen av verksamheten.

### **Igångsättningstid**

Mark- och miljödomstolen bestämmer med stöd av 22 kap. 25 § andra stycket miljöbalken att den miljöfarliga verksamheten ska ha satts igång inom två år från det att denna deldom vunnit laga kraft. Såvitt avser utbyggnad av taxibana och platta 1 ska verksamheten dock satts igång inom sju år från det att denna deldom vunnit laga kraft.

### **Ianspråktagande**

När detta tillstånd tas i anspråk upphör tidigare meddelade tillstånd att gälla. Bolaget ska senast inom 1 månad efter det att tillståndet tagits i anspråk anmäla detta till mark- och miljödomstolen och tillsynsmyndigheten.

---

## BAKGRUND

Kalmar Öland Airport drivs av Kalmar Öland Airport AB, som ägs av Kalmar kommun. Ägare till fastigheterna som flygplatsen ligger på är Kalmar kommun. Flygplatsen har både civil och viss mindre militär verksamhet och är en viktig regional flygplats för näringsliv och privatpersoner i sydöstra Sverige. Flygplatsverksamheten innebär drift och utveckling av civil flygplatsverksamhet i syfte att betjäna i huvudsak Kalmarregionen och Öland med reguljärt in- och utrikesflyg, charter och fraktflyg. På flygplatsen bedrivs även allmänflyg och militär flygverksamhet. Allmänflyget omfattar taxiflyg, privatflyg, bruksflyg och skolflyg. Bruksflyg kan vara exempelvis brandflyg och ambulansflyg. Militärflyget består i huvudsak av flygningar i samband med militära övningar. Olika typer av flygplan används och däribland stridsflygplanet JAS 39 Gripen. Kalmar Öland Airport utgör ett flygsäkerhetsalternativ till flygflottiljen F17 i Ronneby.

Flygplatsen i Kalmar invigdes 1940 och utgjordes då av en flygflottilj (F12). Civilflygtrafik påbörjades 1957, när dåvarande Linjeflyg flög sträckan Bromma - Kalmar. 1982 avvecklades F12 och dåvarande Luftfartsverket (LFV) blev ensam ansvariga för driften av flygplatsen. År 2007 övertog Kalmar kommun flygplatsen av LFV.

Syftet med ansökan i detta mål är att uppdatera nuvarande tillstånd i enlighet med miljöbalken och avsikten är att ett kommande nytt miljötillstånd ska ersätta det äldre miljötillståndet som nu gäller för flygplatsen. Det nuvarande miljötillståndet omfattar högst 36 000 flygrörelser per år med civila flygplan och 200 flygrörelser per år med militära jetflygplan. Antalet sökta flygrörelser är lägre jämfört med nuvarande tillstånd.

## TIDIGARE BESLUT

Koncessionsnämnden för miljöskydd lämnade i beslut nr 58/94 1994-04-18 tillstånd enligt miljöskyddslagen till fortsatt flygverksamhet vid Kalmar flygplats. Tillståndet omfattar högst 36 000 flygrörelser per år med civila flygplan och 200 flygrörelser per år med militära jetflygplan.

Koncessionsnämnden flyttade med stöd av 21 § miljöskyddslagen fram avgörandet av vilka villkor som skulle gälla för utsläpp av vatten från avisning-halkbekämpning av rullbanorna vid Kalmar flygplats och om slutliga villkor för bullerbegränsande åtgärder.

1995-11-06 upphävde koncessionsnämnden i beslut nr 192/95, prövotidsförordnandet avseende frågan om utsläpp av vatten från halkbekämpning av rullbanorna vid Kalmar flygplats och föreskrev villkor om detta.



1996-02-05 beslutade länsstyrelsen om åtgärder för begränsning av utsläpp till vatten från Kalmar flygplats (dnr 243-451-96) där det bland annat föreskrevs att en våtmarksanläggning (Kalmar Dämme) skulle anläggas, kontrolleras och skötas.

1996-02-21 upphävde konsessionsnämnden i beslut 33/96 prövotidsförordnandet i fråga om bullerbegränsande åtgärder på fastigheter. Beslutet överklagades av LFV. 2003-04-24 fattade regeringen beslut (nr 14) gällande överklagande i fråga om bullerbegränsande åtgärder.

### **Gällande villkor**

#### *Villkor 1*

Om inte något annat framgår av detta beslut skall verksamheten - inbegripet åtgärder för att minska vatten- och luftföroreningar och andra störningar för omgivningen - bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad Luftfartsverket har uppgett eller åtagit sig i ärendet. (KN 1994-04-18)

#### *Villkor 2*

Från och med den 1 april 2002 skall civila jetflygplan som opererar på flygplatsen vara bullercertifierade enligt ICAO Annex 16, chapter 3, (kapitel 3-flygplan). (KN 1994-04-18)

#### *Villkor 3*

Samtliga civila jetflygplan och de övriga civila flygplan som har en högsta startvikt överstigande 15 ton skall vid start och landning använda bana 16/34, om detta inte möter hinder med hänsyn till flygsäkerheten. (KN 1994-04-18)

#### *Villkor 4*

Vid start på bana 34 skall samtliga civila jetflygplan och de övriga civila flygplan som har en högsta tillåten startvikt överstigande 15 ton ha uppnått avståndet 3,0 nautiska mil från flygplatsens huvudfyr innan högersväng får påbörjas. (KN 1994-04-18)

#### *Villkor 5*

Vid start på bana 16 skall samtliga civila jetflygplan och de övriga civila flygplan som har en högsta tillåten startvikt överstigande 15 ton ha uppnått avståndet 2,5 nautiska mil från flygplatsens huvudfyr innan vänstersväng får påbörjas. (KN 1994-04-18)

*Villkor 6*

Civila kapitel 2-flygplan samt civila kapitel 3-flygplan i MD80-serien eller flygplan av mer bullrande typ skall vid start på bana 16 tillämpa direkt högersväng i riktning 180 grader. Kursen bibehålls tills avståndet 2,5 nautiska mil från huvudfyren uppnåtts innan vänstersväng får påbörjas. (KN 1994-04-18)

*Villkor 7*

Om antalet flygrörelser i militär trafik med jetflygplan överstiger 200 per år skall anmälan ske till Länsstyrelsen. Sådan anmälan skall också ske inför särskilda förbandsövningar där militär flygverksamhet med jetflygplan avses att bedrivas under kväll, natt, veckoslut eller helgdag (jfr villkorspunkt 11c). (KN 1994-04-18)

*Villkor 8*

Överskott av vatten som är förorenat av släckningskemikalier samt oljeförorenat vatten från brandövningar skall omhändertas av godkänd entreprenör senast från och med den 1 januari 1995. (KN 1994-04-18)

*Villkor 10*

Samtliga cisterner, som innehåller drivmedel för civila flygplan, skall senast vid utgången av år 1994 vara förlagda inom invallat område. (KN 1994-04-18)

*Villkor 11*

För samråd i frågor beträffande flygverksamheten och kontrollen av denna skall finnas ett samarbetsorgan, i vilket skall ingå företrädare för Luftfartsverket, Länsstyrelsen i Kalmar län och Kalmar kommun.

Länsstyrelsen bemyndigas med stöd av 20 § andra stycket miljöskyddslagen att efter samråd i samarbetsorganet fatta beslut om

- a) föreskrifter om den närmare utformningen och användningen av gällande flygvägar,
- b) mindre ändringar av gällande flygvägar och flygtider, samt
- c) föreskrifter i fråga om annat flyg än tungt jetflyg och om militärt flyg enligt villkorspunkt 7.

(KN 1994-04-18)

*Villkor 12*

Luftfartsverket skall upprätta ett förslag till kontrollprogram för verksamheten. Förslaget skall ges in till tillsynsmyndigheten inom tid som myndigheten bestämmer.

(KN 1994-04-18)

*Villkor 13. A*

För avisning - halkbekämpning av rullbanorna skall, om mekanisk bearbetning eller användning av sand inte är tillräckligt, användas acetatbaserade medel. Dock får undantagsvis urea användas i samband med underkyllt regn eller vid motsvarande svåra isförhållanden eller på platser som kräver särskilt noggrann avisning. Mängden använd urea får dock inte överstiga 5 ton per år fr. o m år 1996.  
(KN 1995-11-06)

*Villkor 13. B*

Utan hinder av vad som anges i punkt A får urea användas i större omfattning än som anges där, om det kvävehaltiga vattnet från banorna behandlas i en våtmark, utförd i huvudsaklig överensstämmelse med vad som redovisats i ärendet, med minst 50 % kvävereningseffekt för det till våtmarken avledda vattnet. Koncessionsnämnden överlåter med stöd av 20 § andra stycket miljöskyddslagen åt Länsstyrelsen i Kalmar län att föreskriva om närmare åtgärder och villkor rörande våtmarksreningen. (KN 1995-11-06)

*Villkor 14*

Bullerbegränsande åtgärder skall vidtas i bostäder för permanent boende i flygplatsens närhet, som vid starter norrut och landningar norrifrån med flygplan av typ Boeing 737 eller andra flygplan med motsvarande bulleregenskaper regelbundet dag- och kvällstid utsätts för en maximal flygbullernivå om minst 80 dB(A). Målet för åtgärderna skall vara att den maximala ljudnivån inomhus i bostadsrum inte skall överstiga 45 dB(A). (Regeringsbeslut 2003-04-24)

## ANSÖKAN

### **Yrkanden, så som talan slutligt bestämts**

Kalmar Öland Airport AB hemställer att mark- och miljödomstolen lämnar bolaget tillstånd enligt miljöbalken till verksamhet vid Kalmar Öland Airport omfattande högst 21 000 flygrörelser per år i civil luftfart, varav högst 8 500 rörelser i linjefart och charter, högst 400 i militär luftfart och högst 12 100 med allmänflyg. Kalmar Öland Airport AB söker därtill tillstånd att, vid förekommande behov, bredda och förstärka taxibanan väster om bana 16/34 och anlägga ytterligare uppställningsplatser i anslutning till platta 1.

Kalmar Öland Airport AB hemställer vidare att miljödomstolen bestämmer tiden inom vilken igångsättande av de miljöfarliga verksamheterna ska ha skett till två år, dock att nämnda tid ska vara sju år avseende breddningen och förstärkningen av taxibanan väster om bana 16/34 och anläggandet av ytterligare uppställningsplatser i anslutning till platta.

### Förslag till villkor

1. Om inte något annat framgår av detta beslut ska verksamheten - inbegripet åtgärder för att minska vatten- och luftföroreningar och andra störningar för omgivningen - bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad Kalmar Öland Airport AB har uppgett eller åtagit sig i ärendet.
2. Samtliga civila jetflygplan och de övriga civila flygplan som har en högsta startvikt överstigande 15 ton ska vid start och landning använda bana 16/34, om detta inte möter hinder med hänsyn till flygsäkerheten.
3. Vid start på bana 34 ska samtliga civila jetflygplan och de övriga civila flygplan som har en högsta tillåten startvikt överstigande 15 ton ha uppnått avståndet 3,0 nautiska mil från flygplatsens huvudfyr innan högersväng får påbörjas, om detta inte möter hinder med hänsyn till flygsäkerheten.
4. Vid start på bana 16 ska samtliga civila jetflygplan och de övriga civila flygplan som har en högsta tillåten startvikt överstigande 15 ton ha uppnått avståndet 2,5 nautiska mil från flygplatsens huvudfyr innan vänstersväng får påbörjas, om detta inte möter hinder med hänsyn till flygsäkerheten.
5. Om antalet flygrörelser i militär trafik med jetflygplan överstiger 200 per år ska anmälan ske till länsstyrelsen. Sådan anmälan ska också ske inför särskilda förbandsövningar där militär flygverksamhet med jetflygplan avses att bedrivas under kväll, natt, veckoslut eller helgdag.
6. Avisning av flygplan får endast ske på plats med avrinning till kommunalt reningsverk eller till uppsamlingssystem för annat omhändertagande. Bolaget ska inom ramen för egenkontrollen redovisa den mängd glykol som använts för avisning, den mängd glykol/glykolblandat vatten som avletts till kommunal rening och detta vattens innehåll av metaller.
7. Bränsle, andra kemiska produkter och farligt avfall ska lagras och hanteras så att spill och läckage inte förorenar omgivningen. Flytande kemiska produkter och flytande farligt avfall ska förvaras inom invallning som rymmer minst den största behållarens volym samt 10 % av övriga, inom samma invallning, behållares volym.
8. För samråd i frågor beträffande flygverksamheten och kontrollen av denna ska finnas ett samarbetsorgan, i vilket ska ingå företrädare för Kalmar Öland Airport, Länsstyrelsen i Kalmar län och Kalmar kommun.

Länsstyrelsen bemyndigas med stöd av 22 kap. 25 § tredje stycket miljöbalken

att efter samråd i samarbetsorganet fatta beslut om

- a) föreskrifter ifråga om annat flyg än tungt jetflyg och om militärt flyg enligt villkorspunkten 5 och
- b) utformning och skötsel och kontroll av Kalmar dämme,
- c) lämpliga halkbekämpningsmedel i det fall förhållandena ändras så att flygplatsen inte längre utgör ett flygsäkerhetsalternativ till F17 i Ronneby.

9. Kalmar Öland Airport AB ska upprätta ett förslag till kontrollprogram för verksamheten. Förslaget ska ges in till tillsynsmyndigheten inom tid som myndigheten bestämmer.
10. Halkbekämpning av rullbana och taxibanor ska i första hand ske mekaniskt. Vid användning av halkbekämpningskemikalier får urea användas under förutsättning att från flygplatsen avlett dagvatten kan renas i våtmarken Kalmar Dämme.
11. (Villkorsförslaget ersatt av förslag till provotidsförordande vid huvudförhandlingen; mark- och miljödomstolens förklaring.)
12. Bolaget ska vidta skyddsåtgärder avseende buller i bostadsbyggnader (här avses både permanent- och fritidsbostäder) som utomhus exponeras för
  - $FBN_{Eu}$  55 dBA eller däröver,
  - maxmalljudnivåer 70 dBA eller däröver, mer än 16 gånger dag- och kvällstid kl. 06 - 22 (dag- och kvällstid i genomsnitt under året) eller mer än tre gånger nattetid kl. 22 – 06 (årsmedelnatt).

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

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

Vid bedömning av vilka åtgärder som ska vidtas ska även hänsyn tas till att kostnaderna är rimliga med hänsyn till bostadens respektive vård- och undervisningslokalens 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 vara rimliga.

Åtgärderna ska vara vidtagna senast inom tre år (vid huvudförhandlingen uppgav sökanden att bolaget kan finna sig i en tid om två år) från det att tillståndet tas i anspråk för de då berörda byggnaderna, eller inom tre år (vid huvudförhandlingen uppgav sökanden att bolaget kan finna sig i en tid om två år) efter det att omständighet tillkommit som medför ytterligare behov av bullerskyddsåtgärder.

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

Bolaget ska senast ett år efter det att tillståndet tas i anspråk och därefter årligen, intill dess att isoleringsarbetet är klart, ge in ett förslag till plan för bullerskyddsåtgärder till tillsynsmyndigheten.

Skyldigheten att vidta åtgärder föreligger endast med avseende på bostadsbyggnader uppförda före år 2018 och som senast vid den tidpunkten användes som bostad och så alltjämt vid tiden för dom.

Åtgärderna ska grundas på teoretiska beräkningar med vid var tidpunkt gällande beräkningsmetod för flygbuller.

13. Bolaget ska inom ett år från det att det nya tillståndet gäller uppdatera strategin och kontrollprogram över vilka rutiner som ska genomföras för att minimera problemen med störande buller från skol- och allmänflyget.

#### **Förslag till provotidsförordnande**

Kalmar Öland Airport AB ska vidta de åtgärder som framgår av bilaga 7 till aktbilaga 17 under avsnitt "Omedelbara åtgärder" och efter det följa upp effekten av sådana åtgärder vad gäller reningskapaciteten i Kalmar Dämme. Inför och under utförandet av dessa åtgärder ska bolaget också utreda möjligheterna att justera fiskvandringshinder utan att sådana justeringar negativt påverkar möjligheterna till rening i dämnet. Åtgärderna ska utföras i samråd med samarbetsorganet. I utredningen ska också frågan om hur provtagning ska säkerställas över dämnet ingå, så att reningsreduktion kan verifieras på ett bättre sätt. Bolaget ska också se över möjligheten att omhänderta kvävet i vattnet i dämnet på annat sätt och på vilket sätt den reduktionen kan räknas in i reduktionskravet. Målsättningen är att vidtagna åtgärder ska medföra att minst 70 % per år av den mängd kväve i form av urea som

används på flygplatsen ska motsvaras av den mängd kväve per år som nämnda våtmark renar, beräknat på årsmedelvärden gällande använd mängd urea respektive renad mängd kväve under en rullande femårsperiod.

Bolaget ska senast sju år efter det att tillståndet tagits i anspråk till mark- och miljödomstolen inkomma med redovisning av ovan beskrivna åtgärder och förslag till slutligt villkor. Bolaget ska i en sådan redovisning och i förslaget till slutligt villkor bl.a. beakta använd mängd urea på flygplatsen och bedömd mängd urea i Törnebybäcken som härrör från flygplatsen.

### **Förslag till provisorisk föreskrift**

Från flygplatsen avlett dagvatten ska, tillsammans med Törnebybäckens vatten, pumpas in i våtmarken Kalmar Dämme för rening. Minst 55 % per år av den mängd kväve i form av urea som används på flygplatsen ska motsvaras av den mängd kväve per år som nämnda våtmark renar, beräknat på årsmedelvärden gällande använd mängd urea respektive renad mängd kväve under en rullande femårsperiod.

### **Orientering**

Kalmar Öland Airport ligger ca 5 km väster om Kalmar centrum. Flygplatsen är lokaliserad på fastigheterna Barkestorp 3:1 och Törneby 8:18.

Flygplatsen är belägen i ett flackt jordbrukslandskap. I området finns hagmarker som innehåller grov gammal ek. Närmaste bostadsområde är Törnebylund, cirka 800 meter söder om flygplatsen. Väster om flygplatsen finns tätorten Smedby och i sydväst är tätorten Rinkabyholm belägen. Tätorten Lindsdal är belägen nordost om flygplatsen. I närheten finns byarna Ebbetorp, Hårstorp, Kylinge och Elverslösa.

### **Ansökan i sammanfattning**

Förevarande tillståndsansökan omfattar all verksamhet, alla byggnader och anläggningar vid flygplatsen som ingår i flygplatsdriften. Verksamheten omfattar således all flygverksamhet vid Kalmar Öland Airport liksom den markbundna verksamhet som är direkt hänförlig till flygverksamheten såsom drivmedelshantering, halkbekämpning, flygplansavvisning, hantering av avfall och spillvatten- och dagvattenhantering samt den markbundna verksamhet i övrigt som bedrivs av Kalmar Öland Airport AB. Andra verksamheter på flygplatsen ingår inte i ansökan men i det fall deras verksamhet innebär miljöeffekter, redovisas deras verksamhet översiktligt. De flesta av dessa verksamheter har anknytning till flygplatsverksamheten men även verksamhet som inte är flygplatsanknuten förekommer. Övriga verksamheter på flygplatsen är flygklubb, flygskola och sportgymnasium. Dessa verksamheter använder flygplatsens infrastruktur och miljökonsekvenserna från deras verksamhet

vad avser utsläpp till vatten via flygplatsens dagvatten- och spillvattensystem redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen även om de inte omfattas av ansökan om tillstånd till flygplatsverksamhet. På flygplatsområdet finns dessutom lokaler med företag/organisationer som inte bedriver någon miljöfarlig verksamhet. Även miljökonsekvenserna vad avser deras utsläpp till dag- och spillvatten redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen även om inte heller dessa verksamheter ingår i ansökan. Följdverksamheterna till flygplatsverksamheten, flygtrafik inom LTO-cykeln och marktransporter till och från flygplatsen beaktas i miljökonsekvensbeskrivningen.

Genom denna tillståndsansökan söker Kalmar Öland Airport AB även tillstånd till att, vid förekommande behov, utföra och ta i drift följande om- och tillbyggnader, nämligen:

- Breddning och förstärkning av taxibanan väster om bana 16/34.
- Ytterligare uppställningsplatser i anslutning till platta 1.

Utförandet av ovanstående föreslagna om- och tillbyggnader är beroende av att behov därtill föreligger i varje enskilt fall. Planerade åtgärder avstäms årligen i samband med budgetarbete varvid föreslagna investeringar kan komma att senareläggas eller utgå. Kalmar Öland Airport förbinder sig således inte att utföra ovan nämnda om- och tillbyggnader. Tillståndsbeslutet bör utformas så att därav framgår att bolaget är berättigat, men inte skyldigt, att utföra om- och tillbyggnaderna i fråga.

### **Planförhållanden**

Översiktsplanen för Kalmar kommun *Översiktsplan för Kalmar kommun och miljökonsekvensbeskrivning, KS 2012/0567, juni 2013* antogs den 17 juni 2013 av kommunfullmäktige. I planen redovisas riksintresset för flygplatsen men influensområdet för buller redovisas inte eftersom riksintressepreciseringen då inte var klar när översiktsplanen antogs. I översiktsplanen för Kalmar kommun finns en markreservation för ett triangelspår sydost om flygplatsen mellan Kust till kustbanan och Stångådalsbanan och ett nytt stationsläge med koppling till flygplatsen. Detaljplan saknas för flygplatsområdet men det finns en dispositionsplan från 1990.

Kalmar Öland Airport pekades år 2010 ut av Trafikverket som riksintresse för kommunikation enligt 3 kap. 8 § miljöbalken. Flyg i linjetrafik och charter ingår i riksintressepreciseringen, men inte annan flygverksamhet. Riksintresseområdet för flygplatsen utgörs av nuvarande och framtida flygplatsområde (terminaler, start- och landningsbanor etc.). Till riksintresset hör också influensområden för buller, hinder och elektromagnetisk störning. Influensområden är områden i flygplatsens närhet där uppförandet av hinder (som vindkraftverk och höga byggnader), bullerkänslig bebyggelse (som bostäder eller vårdinrättningar) och anläggningar som orsakar



elektromagnetisk störning kan leda till begränsningar för flygplatsverksamheten. I Trafikverkets rapport finns influensområden för flygbuller i form av kurvor för FBN 55 dB(A) respektive maximal ljudnivå 70 dB(A) tre gånger per årsmedeldygn samt för enstaka gånger.

I Trafikverkets rapport *Riksintresseprecisering Kalmar flygplats 2014-02-25* anges att en jämförelse gjorts av flygets bullerspridning och kommunens utpekade exploateringsområden och att det för närvarande inte finns någon konflikt mellan flygets bullerutbredning och framtida bostadsområden. I översiktsplanen saknas förslag på nya bostadsområden innanför riksintressets influensområde för buller.

### **Teknisk beskrivning**

#### Anläggningen

##### *Airside och landside*

Med *airside* avses det inhägnade område som är avsett för luftfartygens rörelser på marken och vars gräns går vid säkerhetskontrollen i terminalbyggnaden samt det staket som omger manöver- och färdområdet för luftfartyg. På *airside* rör sig även markbundna fordon, främst sådana som har till uppgift att förse luftfartyg med olika marktjänster (tankning, lastning, lossning av bagage m.m.) samt maskiner för halkbekämpning, snöröjning och underhållsarbete. Verksamheten på *airside* är starkt reglerad med hänsyn främst till flygsäkerhet och luftfartsskydd. För tillträde till *airside* krävs särskild behörighet. *Airside* omfattar en yta av cirka 180 ha. Med *landside* avses det övriga området med för flygplatsen nödvändiga anläggningar. *Landside* är förhållandevis litet och består främst av tillfartsområde där markbundna fordon rör sig såsom buss, taxi och bilar. Passagerare och besökare som kommer till flygplatsen på annat sätt än med flyg kommer först till *landside*, sedan passerar passagerarna genom säkerhetskontrollen till *airside* innan de kan resa vidare med flyg. Parkeringsplatser finns söder om terminalbyggnaden. Brandövningsplatsen ligger på *landside* i den södra förlängningen av bana 05/23.

##### *Byggnader*

Inom *airside* finns cirka 10 byggnader och jordtäckta före detta flyghangarer, samtliga i den södra delen av flygplatsen. Förutom terminalbyggnad består dessa främst av förråd och garage för flygplatsanknutna verksamheter. Flygledartornet är sammanbyggt med terminalbyggnaden. Tre före detta flyghangarer används till garage för fordon och annan utrustning, t.ex. glykolförråd, avisningsfordon, PSB (Plog-, Sop- och Blåsfordon) och annan utrustning för fältskötsel och banunderhåll. Två brandsläckningsfordon finns i en särskild byggnad, liksom verkstad och spohall (för markfordon) i två separata byggnader. Privata mindre flygplan och flygskolans plan finns i egna byggnader i den sydvästra delen av flygplatsen.

### *Rullbana*

Bansystemet omfattar två start- och landningsbanor, rullbana 16/34 och rullbana 05/23. Bana 05/23, som endast används av den lättare luftfarten, har en tillgänglig banlängd på 656 meter. Rullbana 16/34 i riktning SO-NV är huvudbana och har en längd på 2 320 meter och en bredd på 45 meter. Banbeteckningarna är respektive banas kompassriktning. Rullbanan 16/34, d.v.s. huvudbanan, har en bärighet som medger landning av de flesta flygplanstyper som är vanliga i Sverige, med begränsningar för de allra tyngsta.

Start och landning med flygplan sker på någon av de två rullbanorna. Starter och landningar som sker i riktning mot norr sker på bana 34, medan starter och landningar mot söder sker på bana 16. De mindre flygplanen använder även bana 05/23. I vilken riktning start och landning sker bestäms i huvudsak av rådande vindförhållanden och destination. Grundprincipen är att starta och landa mot vinden av flygsäkerhetsmässiga skäl. Det förhållandet att starter oftast sker från bana 34 och landningar oftast sker på bana 16, beror på att de flesta flygningar sker till och från Stockholm som ligger norr om Kalmar samt att platta och terminalbyggnad ligger i anslutning till den södra banänden.

### *Taxibanor*

Taxibanesystemet på flygplatsen består av en taxibana väster om rullbanan. Denna används dock tämligen sällan eftersom flygplanen normalt startar norrut och landar från norr.

### *Plattor*

Plattor eller ramper är det område som är avsett för flygplanens uppställning, av- och pålastning, tankning, av- och påstigning av passagerare samt avisning och underhåll av flygplan. På airside finns två plattor för uppställning av flygplan, platta 1 och platta 2. Linjeflyg och charter använder platta 1, som ligger framför terminalbyggnaden, medan platta 2 används till de mindre flygplanen. På platta 1 finns fyra uppställningsplatser, varav oftast endast en används.

### *Dricks- och spillvatten*

Flygplatsens försörjning av dricksvatten och spillvatten sker från de kommunala ledningsnäten. Spillvattnet från garage, förråd, verkstad, spolhall, tankningsplats för flygbränsle samt glykol från flygplansavisning leds genom oljeavskiljare innan det avleds till spillvattennätet.

### *Dagvatten*

Dag- och dränvattnet från flygplatsen leds via ledningar till Törnebybäcken väster och söder om rullbana 16/34.

#### *Cisterner för flygbränsle och fordonsbränsle*

Air BP ansvarar för den flygbränslehantering som ingår i Kalmar Öland Airports verksamhet. På flygplatsen lagras flygbränslen i form av JET A-1 och Avgas 100 LL. JET A1 lagras i en bränsledepå öster om terminalbyggnaden. I depån finns en cistern om cirka 70 m<sup>3</sup> och två med cirka 10 m<sup>3</sup> i vardera. Cisternerna är invallade var för sig och försedda med larmförsedda överfyllnadsskydd. Lagring av Avgas 100 LL sker vid platta 2 i en invallad cistern om cirka 20 m<sup>3</sup>. Tankning sker med en slang med överfyllnadsskydd. I den sydvästra delen av flygplatsområdet har flygklubben två sammankopplade invallade cisterner (2 x 4 m<sup>3</sup>) för deras verksamhet. På flygplatsen finns en cistern om cirka 10 m<sup>3</sup> för tankning av HVO (Hydrerad Vegetabilisk Olja, biodiesel), där flygplatsens markfordon tankar.

#### *Oljeavskiljare*

På flygplatsen finns sex oljeavskiljare som Kalmar Öland Airport ansvarar för. Avloppen från samtliga dessa avleds till kommunens spillvattensystem. Samtliga oljeavskiljare töms 1 – 2 gånger per år.

#### *Planerade byggnader och anläggningar*

Prognosen för linjeflyg och charter innebär att antalet resenärer förväntas öka från nuvarande cirka 240 000 till cirka 550 000 år 2040. Befintlig infrastruktur för linjeflyg, frakt och charter bedöms i stort vara tillräcklig för denna sökta verksamhet. Eventuellt kan taxibanan väster om bana 16/34 dock behöva breddas och förstärkas något och platta 1 utökas med cirka 25 % för att kunna ställa upp fler flygplan. Prognosen för allmänflyget med skol-, privat- och arbetsflyg innebär en ökning från cirka 8 900 rörelser år 2016 till 12 100 år 2040. Inga nya byggnader eller anläggningar planeras inför denna förväntade ökning.

#### Verksamheter

##### *Ramptjänst*

Ramptjänst inkluderar de arbetsmoment som krävs för att hantera ett flygplan mellan ankomst och avgång. Tankning av flygplanen utförs av flygplatspersonalen på uppdrag av Air BP AB.

##### *Fälthållning*

Kalmar Öland Airport AB bedriver sommar- och vinterfälthållning på flygplatsen. Sommarfälthållning består av kontroller, renhållning och allmänt underhållsarbete av banor, vägar och plattor samt hinderbevakning, vilt- och fågeljakt med mera. Vinterfälthållning av flygoperativa ytor består bland annat av dels mekanisk halkbekämpning genom plogning, sopning, blåsning och sandning, dels kemisk halkbekämpning. Eftersom flygplatsen är ett säkerhetsalternativ till F17 i Ronneby måste urea användas som halkbekämpningsmedel. Urea används i pelleterad form och

den mängd som förbrukas varierar mellan ca 5 – 20 ton per år beroende på väder. Under perioden 2003 - 2016 har det i medeltal använts 12,5 ton. 2016 var väderförhållandena ovanligt svåra, varvid förbrukningen uppgick till 27 ton. Urean förvaras inomhus i ett större förråd (f.d. hangar).

Marktransporter inom airside sker med både standardbetonade fordon och specialfordon avsedda för flygplatsdrift. Till den första kategorin hör vanliga personbilar, lätta lastbilar, gräsklippare, truckar, sandspridare och traktorer. Som exempel på flygplatspecifika fordon kan nämnas PSB (plog-, sop- och blåsfordon) för snöröjning av rullbanan och taxibanor, gater och uppställningsplatser, friktionsvagnar, snöslungor, toalettvagn, fordon med trappor och rullband. Fordonen är placerade i olika garage. Maskinparken uppgick år 2016 till 15-20 fordon. De markfordon som finns vid flygplatsen använder sedan början av 2017 HVO som drivmedel. Tidigare användes diesel. Underhåll av flygplatsens markfordon sker i fordonsverkstaden.

#### *Avvisning av flygplan*

När det finns risk för isbeläggning avisas flygplanen strax före start. Det är flygplanets befälhavare som ansvarar för att avisning utförs. Befälhavaren bestämmer vilken typ av avisning som ska utföras och ramppersonalen ansvarar för utförandet av avisningen. Det finns två typer av avisningsvätska. Typ I är avisningsvätska som tar bort redan bildad is från ytor (deicing) och Typ II, som är lite tjockare, ska förhindra ny isbildning på ytorna (antiicing). Avisningsmedlen håller cirka 60° C vid avisningen. Båda vätskornas huvudingrediens är monopropylenglykol, som i sig har låg giftighet och är lätt nedbrytbar i naturen. Dock kan nedbrytningsprocessen orsaka syrebrist i recipienten och av den anledningen avleds överbliven glykol till kommunal avloppsrening. Under 2016 användes 8 130 l av typ 1 (Clariant Safewing MP1 ECO PLUS) och 2 158 l av typ 2 (Clariant Safewing MPII Flight). Innan varje avisning ser flygplatsens personal till att plattan är fri från snö och is. Efter genomförd avisning avrinner den vätska som finns på plattan, via en större (10 m<sup>3</sup>) oljeavskiljare, till kommunens spillvattennät. Under en vintersäsong avleds i genomsnitt cirka 700 m<sup>3</sup> glykolblandat vatten till kommunens avloppsreningsverk.

#### *Snöhantering*

Vintertid sker snöröjning med plogbil. Snö läggs upp vid sidan av rullbanan och utanför plattorna. Smältvattnet samlas in via dränerings- och/eller dagvattenledningarna.

#### *Drivmedelshantering*

På flygplatsen lagras och hanteras två sorters flygbränsle, JET A-1 och Avgas 100 LL. Allt bränsle levereras till flygplatsen med tankbil och pumpas därefter över för lagring i olika cisterner och tankar. Flygbränslet Jet A1 transporteras från Göteborg direkt till flygplatsens drivmedelsdepå. Antalet transporter varierar över

året, under högsäsong med chartertrafik kan det ske upp till två transporter per vecka.

#### *Avfalls- och kemikaliehantering*

Flygplatsen har en källsorterings- och miljöstation för omhändertagande av avfall som för närvarande töms av Kalmarsundsregionens Renhållare (KSRR) och Stena. Flygplatsen arbetar för att sortera och minimera avfallsmängderna och har rutiner för att underlätta processen. Alla verksamhetsutövare har tillgång till miljöstationen för lämnande av återvinningsbart material som papper, glas, plast, wellpapp, metall, hushållsavfall och kompostavfall. Därutöver finns en container för brännbart avfall som inte kan sorteras. Merparten av det farliga avfallet förvaras i ett särskilt förråd i närheten av verkstaden.

#### *Räddningstjänst och brandövningar*

Flygplatsen har en egen räddningstjänst med bl. a två brandsläckningsfordon. Olika typer av övningar görs cirka 1 gång per vecka. Brandövningar sker på landside på en särskild övningsplats i den sydvästra delen av flygplatsområdet. Det släckvatten som uppstår i den invallade övningsytan avleds till Törnebybäcken via en oljeavskiljare. Som bränsle används gasol och som släckmedel i brandbilarna används enbart vatten. Brandsläckningsfordonen är utrustade med två fack, där det ena innehåller vatten och det andra skum som kan användas vid verkliga insatser. Skummet heter Fomtec AFFF 3% och är fritt från PFAS-ämnen.

### **Miljökonsekvenser**

#### *Buller*

Totalt beräknas inga permanentboende bli exponerade för flygbullernivå FBN över riktvärdet 55 dB(A) från civil trafik i sökt trafik. Ungefär 70 permanentboende beräknas bli berörda fler än tre gånger per dag och kväll av maximalnivåer över riktvärdet 70 dB(A) från civil trafik. Utgående från antalet vuxna permanentboende som berörs av flygbuller från civil trafik, beräknas vid framtida flygtrafik enligt sökt trafikfall i genomsnitt en vuxen person bli mycket störd under ett år (beräkningen utgår från forskning om hur stor andel av befolkningen som uppfattar sig som störd vid olika flygbullernivåer).

Bullerstörningar bedöms även tillfälligt kunna uppstå i samband med övningar med militära jetflygplan och vid tillfällena med intensiv trafik i trafikvarv för skolflyg.

Kalmar Öland Airport föreslår inga villkor för isoleringsåtgärder eftersom inga småhus, skolor/förskolor eller vårdboenden berörs av FBN 55 dB(A) eller max 70 dB(A) tre gånger/natt i nuläget eller för sökt trafik.

De flesta värdefulla natur- och kulturmiljöområden i flygplatsens omgivning beräknas få låga ljudnivåer, lägre än FBN 40 dB(A).

För det fall mark- och miljödomstolen finner att villkor ska finnas för vård- och undervisningslokaler ska villkoret utformas på samma sätt som bolagets villkorsförslag för bostäder.

Det är orimligt att genomföra bullerreducerande åtgärder såsom vid fullt utfall eftersom bolaget inte vet om det kommer att realiseras eller inte.

#### *Utsläpp till luft*

Utsläppen av fossil koldioxid från den sökta verksamheten år 2040 beräknas uppgå till cirka 3 400 ton per år, vilket är cirka 70 % högre än beräknade koldioxidutsläpp för nuvarande verksamhet men samma mängd som för nollalternativet och lägre än tidigare redovisade utsläpp för den tillståndsgivna verksamheten. Koldioxidutsläppen härrör till klart största delen från flygtrafiken inom LTO-cykeln. Flygplatsdriften bidrar endast med cirka 0,4 % av det beräknade samlade koldioxidutsläppet för den sökta verksamheten och utsläppsutvecklingen sett till enbart flygplatsdriften, som är den verksamhet som flygplatsen råder över, ligger väl i linje med det nationella miljökvalitetsmålet.

Den sökta verksamheten innebär enligt utförd utsläppsberäkning att ”flygplatsens” andel av koldioxidutsläppen i Kalmar län ökar något, men att utsläppet i både relativa och absoluta tal kommer att ligga på en måttlig nivå. Om flygbranschens och flygplatsens initiativ till övergång till alternativa, fossilfria flygbränslen får genomslag under prognosperioden begränsas ”flygplatsens” koldioxidutsläppsandel ytterligare.

De flygplatsanknutna verksamheterna genererar också utsläpp av kväveoxider samt mindre mängder av bl.a. flyktiga organiska ämnen (VOC) och partiklar. Avseende partiklar har inte flygtrafikens utsläpp kunnat beräknas, men för övriga parametrar visar beräkningarna att flygverksamheten utgör huvuddelen av utsläppen, liksom för koldioxid.

Flygverksamheten genererar i nuläget dessutom utsläpp av bly genom användning av blyad flygbensin. Blyutsläppen bedöms dock framöver successivt minska och för den sökta verksamhetsomfattningen vara försumbara p.g.a. övergång till blyfria flygbränslen vid flygplatsen.

Inga mätningar av luftföroreningshalter har utförts vid Kalmar Öland Airport. Utgående från jämförelser med mätresultat från andra svenska flygplatser bedöms dock halterna av kvävedioxid, partiklar och flyktiga organiska ämnen i anslutning till flygplatsen till följd av nuvarande och sökt framtida flygplatsverksamhet ligga

på en låg nivå. För bly finns enligt kännedom inga haltmätningar vid andra flygplatser att jämföra med för nuvarande verksamhet. Men då flygets blyutsläpp bedöms minska och för den framtida sökta verksamheten bli obetydliga görs bedömningen att även blyhalterna i luften vid och kring flygplatsen uppvisar en motsvarande sjunkande trend, och att den sökta verksamheten inte kommer att innebära hälsofarliga blyhalter i omgivningen.

#### *Påverkan på mark och vatten*

Med anledning av flygsäkerheten måste urea användas som halkbekämpningsmedel på landningsbanorna och delar av taxibanorna samt glykol för flygplansavisning. Landnings- och taxibanorna avvattnas via flygplatsens dag- och dränvattensystem till den närliggande Törnebybäcken som mynnar i Västra Sjön, en vik i Kalmarsund strax söder om Kalmar tätort. Eftersom urea innehåller kväve riskerar användningen av halkbekämpningsmedel att dessa vattenförekomster påverkas av övergödning. I dagvattnet finns dessutom rester av syretärande glykol från flygplansavisningen. Anledningen till att urea används som halkbekämpningsmedel är främst krav från Försvarmakten, som använder Kalmar Öland Airport som flygsäkerhetsalternativ till F17 i Ronneby.

För att rena flygplatsens dagvatten anlades vid förra tillståndsprovningen (1996) våtmarksanläggningen Kalmar Dämme. Dämnet är i drift under hela året och på årsbasis pumpas cirka 40 % av Törnebybäckens vatten in för rening i dämnet. I dämnet renad kvävemängd motsvarar nästan lika mycket kväve som avleds från flygplatsen, samtidigt som dämnet har den tillkommande fördelen att det avskiljer fosfor, organiskt material och andra ämnen/föröreningar från bäckens vatten. Potential finns för att öka reningen i Kalmar Dämme. Dämnet har också utvecklat ett rikt fågelliv, samtidigt som det fyller en god funktion för friluftsliv och andra naturupplevelser.

Den glykol som inte blir kvar på flygplanen (80-90 %) i samband med avisningen avleds till kommunens spillvattennät för nedbrytning i kommunens avloppsreningsverk. De miljömässiga nackdelarna med denna hantering är att spillvattennätet även tillförs nederbördsvatten samt att det med glykolvattnet även avleds en mindre mängd kadmium, en metall som man helst vill undvika då den riskerar att försvåra möjligheterna att återföra avloppsslammet till jordbruksmarken. Flygplatsens andel av inkommande flöde till kommunens avloppsreningsverk är dock mycket liten, på årsbasis 0,01 % när det gäller mängden vatten och 0,1 % när det gäller kadmium, varför denna hantering – med hänsyn till miljövinst och kostnader för alternativt utförande – bör fortsätta. På flygplatsen finns en brandövningsplats där det tidigare använts perfluorerade brandskum. Strax intill och uppströms denna övningsplats finns kommunens brandövningsplats, där det också använts perfluorerade brand-

skum. Provtagning i grundvattenrör på flygplatsens brandövningsplats och i Törnebybäckens vatten nedströms övningsplatserna visar på förekomst av perfluorerade ämnen. Dessutom fanns det under flygflottiljens tid en brandövningsplats strax öster om flygplatsen där det också användes perfluorerade brandskum och varifrån det sker ett utläckage av dessa ämnen mot Törnebybäcken.

Påverkan på grundvatten och grundvattentäkter i närområdet bedöms som obetydlig och uppmätt halt av perfluorerade ämnen i Törnebybäckens mynning i Västra Sjön bedöms inte som särskilt hög, även om halten är något högre än EU:s gränsvärde för god kemisk status.

### **Miljö kvalitetsnormer**

#### *Buller*

Miljö kvalitetsnormen för buller anger att det ska eftersträvas att omgivningsbuller inte medför skadliga effekter på människors hälsa. Enligt förordningen om omgivningsbuller (2004:675) ska buller från flygtrafik vid civila flygplatser med en trafikmängd på mer än 50 000 flygrörelser per år vara kartlagt senast den 30 juni 2007. Kalmar Öland Airport har färre än 50 000 rörelser per år och omfattas därmed inte av förordningen.

#### *Luft*

För utomhusluft finns det i luftkvalitetsförordningen (2010:477) miljö kvalitetsnormer som syftar till att skydda människors hälsa och miljön. För verksamheten vid Kalmar Öland Airport har miljö kvalitetsnormerna för kvävedioxid, partiklar PM10 och PM2,5, bensen, bly samt ozon till bedömts. Samtliga dessa parametrar bedöms med god marginal ligga under gällande normer.

#### *Vatten*

I enlighet med förordningen (2004:660) om förvaltning av kvaliteten på vattenmiljön har Vattenmyndigheten för Södra Östersjön beslutat om miljö kvalitetsnormer (MKN) för tre vattenförekomster som berör Kalmar Öland Airport; ytvattenförekomsterna Västra Sjön och Törnebybäcken samt grundvattenförekomsten Kalmarkustens sandstensformation.

När Kalmar Dämme anlades 1996 fanns inga vattenförekomster enligt vattenförvaltningens indelning. Dämmet anlades strax uppströms bäckens mynning i Västra Sjön med huvudsaklig inriktning att motverka fortsatt övergödning av denna vik. Platsen var lämplig eftersom de flygsäkerhetsmässiga aspekterna medför att reningsanläggningar på själva flygplatsen inte är möjliga. Lokaliseringen var även



av stor fördel i ljuset av att den gav en totallösning gällande rening; en större våtmark för hela bäckens vatten möjliggjordes på detta sätt.

Den ekologiska statusen i Västra Sjön är klassad som måttlig på grund av övergödning. Genom en planerad ökad inpumpning av Törnebybäckens vatten bedöms reningen öka i Kalmar Dämme och därmed medverka till att den ekologiska statusen i Västra Sjön förbättras. Möjliga ytterligare åtgärder för fisklek i eller nedströms Kalmar Dämme medverkar till att även den ekologiska statusen i Törnebybäcken kan förbättras.

Vattenförekomsten Törnebybäcken uppfyller inte god kemisk status på grund för höga halter av nickel och perfluoroktansulfat (PFOS). Den förhöjda halten av nickel bedöms inte bero på verksamheter på flygplatsen, medan PFOS bedöms läcka ut från dels flygplatsens brandövningsplats, dels två andra brandövningsplatser i närområdet. PFOS används dock inte längre och utläckaget av PFOS har således inget att göra med nuvarande verksamhet.

Grundvattenförekomsten Kalmarkustens sandstensformation bedöms inte påverkas av flygplatsens verksamhet.

### **Kontroll**

På flygplatsen sker en egenkontroll som redovisas i den årliga i miljörapporten. Syftet med kontrollen är främst uppföljning av villkor och andra krav. Inom ramen för kontrollprogrammet sker t.ex. periodisk undersökning vart tredje år.

Ett reviderat egenkontrollprogram kommer att tas fram utifrån det nya tillståndet och villkoren planeras att följas upp i samma omfattning som i nuläget. Det historiska utfallet av villkoren planeras att på samma sätt som idag redovisas i den årliga miljörapporten.

### **INKOMNA YTTRANDEN**

Havs- och vattenmyndigheten, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap samt Transportstyrelsen har avstått från att yttra sig i målet.

Naturvårdsverket har yttrat sig vid flera tillfällen och anför sammanfattningsvis följande.

Sökanden har inte visat att verksamheten kan bedrivas på ett för människors hälsa och miljön acceptabelt sätt med enbart de villkor och förslag på skyddsåtgärder och andra försiktighetsmått som sökanden föreslår. För att tillstånd ska kunna ges behö-

ver det kompletteras med de av Naturvårdsverket yrkade villkoren. Naturvårdsverkets villkorsförslag säkerställer att verksamheten uppfyller de krav som ställs i de allmänna hänsynsreglerna, 2 kap. miljöbalken.

Naturvårdsverket vidhåller att tillståndet utöver bolagets villkorsförslag behöver förenas med ytterligare villkor och yrkar att villkor NV 1-4 föreskrivs.

Naturvårdsverket yrkar vidare att bolagets villkorsförslag 11 justeras.

Naturvårdsverket anser också att det vore lämpligt att bolagets villkorsförslag 8, 10 och 11 justeras på så sätt att delegationerna till tillsynsmyndigheten samlas under en gemensam rubrik istället för att delas upp i de olika villkoren.

Naturvårdsverket instämmer i huvudsak i länsstyrelsens inställning i fråga om att det behövs ett villkor för PFAS.

#### *Förslag till ytterligare villkor*

##### NV1 - Villkor om nattrafik

Antalet flygrörelser med civila flygplan nattetid (kl 22 - 06) begränsas till 450 st per år. Akuta utryckningar och oplanerade landningar som måste ske av säkerhetsskäl omfattas inte av villkoret.

Vid huvudförhandlingen uppgav Naturvårdsverket att anledningen till begränsningen av antalet flygrörelser nattetid är att det är ett effektivt sätt att begränsa påverkan på hälsan genom reduktion av störande buller.

##### NV2 - Villkor om bullerisolering av bostäder, vård och undervisningslokaler

Kalmar Öland Airport AB ska vidta bullerskyddsåtgärder i bostadsbyggnader (permanent- och fritidsbostäder) som utomhus exponeras för

- 55 dBA FBN eller däröver,
- maximala ljudnivåer 70 dBA eller däröver, mer än 16 gånger dag- och kvällstid (kl 06 — 22),
- maximala ljudnivåer 70 dBA eller däröver, 1 gång eller oftare nattetid (kl 22 — 06)

Kalmar Öland Airport AB ska vidta bullerskyddsåtgärder i vård- och undervisningslokaler som utomhus exponeras för

- 55 dBA FBN eller däröver,
- maximala ljudnivåer 70 dBA eller däröver, 1 gång eller oftare per

### årsmedeldygn

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

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

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

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

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

Åtgärderna ska vara vidtagna senast inom två år från det att tillståndet tagits i anspråk, eller inom två år efter det att omständighet tillkommit som medför ytterligare behov av bullerskyddsåtgärder. 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 tas 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.

Vid huvudförhandlingen uppgav Naturvårdsverket att verket motsätter sig att enbart bostäder som byggts år 2018 eller tidigare kan komma ifråga för bullerreducerande åtgärder.

### NV3 - Villkor om skol- och allmänflyg

Skol- och allmänflyg med upprepade start- och landningsövningar får endast ske följande tider:

- a) Den 15 juni — 15 augusti: helgfri måndag — fredag mellan kl. 9:00-18:00.

- b) Den 16 augusti — den 14 juni: helgfri måndag — fredag mellan kl. 7:00-21:00, samt lördag, söndag och helgdag mellan kl. 9:00-17:00.

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

#### NV4 — Villkor om åtgärder i Kalmar Dämme

De åtgärder som av bolaget benämns som omedelbara åtgärder, beskrivna i Åtgärdsplan för Kalmar Dämme 2018-10-12, bilaga 7 till domstolens aktbilaga 17, ska vara färdigställda inom ett år från det att tillståndet tas i anspråk. Om särskilda skäl föreligger kan förlängning av arbetstiden godtas efter beslut från tillsynsmyndigheten.

#### Förslag till justering av bolagets villkorsförslag 11

Från flygplatsen avlett dagvatten ska, tillsammans med Törnebybäckens vatten, pumpas in i våtmarken Kalmar Dämme för rening. Efter slutförande av åtgärderna i NV4 ska minst 80 % per år av den mängd kväve i form av urea som används på flygplatsen motsvaras av den mängd kväve per år som nämnda våtmark renar, beräknat på årsmedelvärden för använd mängd urea respektive renad mängd kväve under en rullande femårsperiod. (Vid huvudförhandlingen har Naturvårdsverket ställt sig positiv till ett prövotidsförordnande beträffande kväverening i Törnebybäcken; mark- och miljödomstolens förklaring.)

#### *Angående villkor om nattrafik*

Bolaget motsätter sig ett villkor om begränsning av nattrafiken med hänvisning till att kravet går utöver vad som anges i 6 § förordningen (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader. Bolaget har i kontakt med Naturvårdsverket förtydligat att bolaget menar att Naturvårdsverkets krav går utöver 6 och 7 §§ trafikbullerförordningen och har förtydligat sin inställning enligt följande:

Trafikbullerförordningen "... innehåller således reglering av vilka bullervärden som inte bör överskridas och i förekommande fall hur många gånger sådana överskridanden bör tillåtas. Ingen av nämnda bestämmelser reglerar den fråga som Naturvårdsverket nu föreslår ska regleras i ett villkor, d.v.s. ett givet antal flygrörelser under en viss tid på dygnet (max 450 nattetid per år "för att antalet inte ska öka över tid"). Utan ett uttryckligt medgivande från bolaget är det inte möjligt eller motiverat att föreskriva hårdare eller andra villkor än vad nämnda förordning

ger uttryck för. Bolaget vill påpeka att bolaget i sitt bemötande av Naturvårdsverkets p. 2 har åtagit sig bullervillkor avseende bullerdämpande åtgärder på bostäder och att i detta villkorsförslag så ingår omhändertagande av buller överskridande ovan redovisade bullervärden både dag- och kvällstid och nattetid. De bullervillkor som bolaget föreslagit är miljömässigt tillräckliga. Härtill kommer att antalet flygrörelser är en fråga som omfattas av själva tillståndet."

Trafikbullerförordningen omfattar riktvärden för bland annat buller från flygtrafik. I 6 § anges att flygbuller från flygplatser inte bör överskrida 55 dBA FBN och 70 dBA maximal ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad som årsmedelvärde. Riktvärdet 70 dBA gäller för hela dygnet. Naturvårdsverkets yrkande på begränsning av nattrafiken påverkar inte möjligheterna till flygtrafik dag- och kvällstid och kan inte anses gå utöver vad som tillåts i 6 § trafikbullerförordningen.

Bolaget har redovisat att den sökta verksamheten innebär överskridanden av riktvärdet för maximalnivån i 6 §. Naturvårdsverket anser att villkorsförslaget NV1 visserligen innebär en strängare reglering än det antal överskridanden av maximalnivån som trafikbullerförordningens 7 § medger. Naturvårdsverkets inställning är dock att det inte alltid är befogat att tillåta det maximala antal avsteg som 7 § medger och att en begränsning kan vara erforderlig för att förebygga risken för negativa hälsoeffekter av buller nattetid.

Trafikbullerförordningen reglerar inte heller frågan om vid vilka bullernivåer skyddsåtgärder och andra försiktighetsmått ska vidtas för att hindra och motverka olägenhet för människors hälsa. Sådana åtgärder kan vara motiverade att vidta även om verksamheten inte överskrider det högsta tillåtna antalet överskridanden av maximalnivån som regleras i 7 §. Som framförts i Naturvårdsverkets tidigare yttrande finns evidens för en ökad risk för allvarliga negativa hälsoeffekter vid nivåer lägre än de som anges i trafikbullerförordningen. Skyddsåtgärder och andra försiktighetsmått kan utgöras av exempelvis bullerdämpande åtgärder på fastigheter, tidsregleringar, begränsning av flygplanstyper etc.

Enligt de uppgifter bolaget lämnat i ansökningshandlingarna förväntas nattrafiken uppgå till 450 rörelser per år. Naturvårdsverkets villkor är alltså inte en inskränkning av den sökta verksamheten så som den är redovisad utan fyller syftet att säkerställa att störningarna från verksamheten inte blir mer omfattande. Genom att de begränsningar av nattrafiken som Naturvårdsverkets villkorsförslag innebär ligger i linje med hur bolaget beskrivit sin verksamhet menar Naturvårdsverket också att begränsningarna i huvudsak redan följer av det allmänna villkoret som bolaget kommer att vara bundet av. Även av det skälet bör villkoret kunna föreskrivas.

*Angående villkor om bullerisolering*

Även om få bostäder berörs bedömer Naturvårdsverket att det är lämpligt att ett villkor för bullerisolering föreskrivs. Villkoret ska omfatta såväl permanent- som fritidsboende samt vård- och undervisningslokaler.

För bostäder som exponeras för maximala ljudnivåer nattetid, och för vård- och undervisningslokaler anser Naturvårdsverket att åtgärder ska vidtas redan vid ett återkommande överskridande av maximalnivån. Detta för att risken för sömnstörningar vid exponering av flygbuller är hög och sömnstörningar är en allvarlig negativ hälsoeffekt. I frågan om negativa hälsoeffekter av buller hänvisar Naturvårdsverket särskilt till verkets tidigare yttranden. Risken för sömnstörningar är extra stor hos äldre och sjuka som kan ha ett utökat sömnbehov och andra sovvanor. En annan särskilt känslig grupp är barn och unga där exponering av flygbuller har visat sig ha negativ effekt på inlärning och koncentrationsförmåga.

Vad gäller bullerdämpande åtgärder på befintliga byggnader ska åtgärderna redan från början dimensioneras utifrån den sökta verksamhetens omfattning och inte allteftersom flygrörelserna ökar. Det ska vara tydligt för fastighetsägare om och när åtgärder ska vidtas. Åtgärder kan sedan behöva aktualiseras igen om omständigheter ändras som föranleder behov av bullerisolering, exempelvis om en flygplanstyp skulle bytas ut mot en som alstrar mer buller.

Åtgärderna ska utgå från utomhus- och inomhusnivåer samt byggnadens isolering vid åtgärdstillfället. Hänsyn ska därför inte tas till om bolaget vidtagit åtgärder på fastigheten tidigare, om dessa inte varit tillräckliga för att klara de nu uppsatta inomhusnivåerna. Inte heller ska hänsyn tas till byggnadens ekonomiska värde, då detta ger en ojämlig bedömning av åtgärder beroende på var byggnaden är lokaliserad, snarare än dess bullerexponering. Däremot kan det vara rimligt att väga in byggnadens standard i bedömningen, så att inte exempelvis fastighetsägare som underlåtit att underhålla byggnader gynnas på ett oskäligt sätt.

Vid huvudförhandlingen uppgav Naturvårdsverket att verket kan finna sig i att bullerreducerande åtgärder fullt ut ska genomföras när det tillkommer någon omständighet som går utöver de behov som finns idag.

*Angående villkor om skol- och allmänflyg*

Naturvårdsverket vidhåller sin inställning om att skol- och allmänflyg med upprepade start- och landningsprocedurer ej ska förekomma kvällar och helger under sommaren, samt ej heller vid storhelger. Naturvårdsverket noterar att även länsstyrelsen och kommunen på olika sätt lyft frågan om skol- och allmänflyg.

Naturvårdsverket har i sina tidigare yttranden främst lyft fram att en begränsning av skol- och privatflyg skulle ha positiva effekter för användningen av rekreationsområden. Bolaget har motsatt sig Naturvårdsverkets förslag till begränsning med hänvisning till att det inte framkommit några klagomål avseende flygverksamhet över dessa områden. Naturvårdsverket vill därför förtydliga att en begränsning inte enbart har till syfte att skydda rekreationsområden. Av underlaget i ärendet framgår att det förekommer störande buller från skolflyget. Av uppgifterna i miljökonsekvensbeskrivningen (avsnitt 5.6) och det yttrande från närboende som finns bilagt samrådsredogörelsen (daterat 2017-06-08) pekas just skolflyget ut som orsaken till buller. Det framstår därför som klarlagt att skolflyget medför störningar för omgivningen.

Bolaget ställer sig positivt till att genomföra åtgärder för att minimera problem med störande buller från skolflyget i enlighet med länsstyrelsens villkorsförslag. Naturvårdsverket instämmer i att åtgärder bör vidtas för att minska störningarna, men anser inte att det av länsstyrelsen föreslagna villkoret på ett tillräckligt sätt begränsar störningarna.

Avslutningsvis noterar Naturvårdsverket att länsstyrelsen uppgett att övningar med skolflyg ej skulle omfattas av trafikbullerförordningen (aktbilaga 30, sid 9). Naturvårdsverket vill påtala att trafikbullerförordningen gäller för allt flygbuller frånsett militärt flyg som gör militära övningar, dvs även övningar med skolflyg. Naturvårdsverket har också uppfattat det så att övningar med skolflyg är inkluderade i bolagets bullerberäkningar.

#### *Angående villkor om åtgärder i Kalmar dämme*

Naturvårdsverket vidhåller sin inställning om att de åtgärder som av bolaget betecknats som omedelbara åtgärder ska utföras just omedelbart. Det bör säkerställas genom ett villkor om att åtgärderna ska vidtas inom viss tid, lämpligen inom ett år från det att tillståndet tas i anspråk. Ett åtagande inom ramen för det allmänna villkoret som enbart omfattar tidpunkt för arbetenas start är inte tillräckligt för att säkerställa att kvävebelastningen i Törnebybäcken och Västra sjön minskar. Till stor del är de åtgärder som avses sådana som redan ingår i det övergripande underhållet av dämnet (enligt åtgärdsplan för Kalmar Dämme, bilaga 7, aktbilaga 17). Åtgärderna bör därmed inte vara sådana att det råder osäkerhet kring utförandet och de bör därför kunna utföras utan dröjsmål.

Om det under arbetets gång inträffar någon omständighet som medför att åtgärderna inte kan slutföras inom den tid som anges i villkoret bör verksamhetsutövaren kunna få förlängd tid att utföra åtgärderna. Tillsynsmyndigheten bör därför ges möjlighet att besluta om förlängd arbetstid om det föreligger särskilda skäl.

*Angående villkor om reningsförmåga i Kalmar dämme*

Bolaget har föreslagit ett villkor innebärande att 55 % av den mängd kväve i form av urea som används på flygplatsen ska motsvaras av den mängd kväve per år som Kalmar dämme renar. Naturvårdsverket yrkar att villkoret skärps på så sätt att reningsförmågan i Kalmar Dämme ska motsvara 80 % av bolagets utsläpp av kväve i form av urea, räknat på en rullande 5-årsperiod efter att de förbättringsåtgärder bolaget ska vidta har vidtagits. Bolaget har motsatt sig Naturvårdsverkets villkorsförslag. Bolaget lämnar här motstridiga uppgifter. I aktbilaga 17 (s.7) anges att bolaget bedömer att dämnet kommer att medföra en rening som motsvarar allt det kväve som bedöms avledas från flygplatsen efter att de omedelbara åtgärderna vidtagits. Samtidigt anges i aktbilaga 33 att risken ändå kvarstår att mer än 20 % av de totala utsläppen över 5 år kan komma att släppas ut från dämnet och att bolaget därför motsätter sig att villkoret skärps.

Bolaget hänvisar också till den föreslagna delegationen där tillsynsmyndigheten föreslås få ett bemyndigande att efter samråd i samarbetsorganet fatta beslut om utformning och skötsel av Kalmar Dämme för att vidmakthålla eller förbättra reningskapaciteten i dämnet.

Som framförts av bolaget har Naturvårdsverket redan tidigare ställt sig positivt till att tillsynsmyndigheten erhåller en sådan delegation. Som länsstyrelsen påtalat i sitt yttrande den 12 april 2019, aktbilaga 41, kan det ifrågasättas vad den delegation tillsynsmyndigheten skulle erhålla kan omfatta, t.ex. vad avser kraven på reningsgrad i dämnet. Naturvårdsverket delar länsstyrelsens bedömning att frågan om reningsgrad som utgångspunkt inte är en sådan fråga av mindre betydelse där rätten att besluta villkor kan delegeras. Det är också tveksamt om delegationen kan omfatta behörighet att ändra en reningsgrad som föreskrivits genom ett villkor i tillstånd, med mindre än att det tydligt framgår av villkoret att delegationen omfattar just detta. Naturvårdsverket förstår bolagets yttrande som att det är tillräckligt att en reningsgrad om 55 % föreskrivs genom villkor och att möjligheten och skyldigheten att förbättra reningskapaciteten i övrigt tas om hand genom den föreslagna delegationen. Naturvårdsverket delar inte den uppfattningen. Med anledning av det som framkommit om behovet av att minska kvävebelastningen på Törnebybäcken och Västra Sjön och de uppgifter bolaget lämnat om förväntad reningsgrad i dämnet menar Naturvårdsverket att det finns skäl att föreskriva ett villkor med en högre ambition än det bolaget föreslagit. Att villkoret utformas som en procentsats över en rullande tidsperiod och inte ett fast värde per år ger bolaget utrymme att agera ifall det något år skulle visa sig att reningen fungerar sämre än förväntat i dämnet. Naturvårdsverket vidhåller därför sitt yrkande.



Naturvårdsverket har vid huvudförhandlingen uppgett att en målsättning om 70 procent rening är en för låg ambitionsnivå, målsättningen ska vara minst 80 %. Det bör utredas var det urea tar vägen som inte når Törnebybäcken.

*Angående länsstyrelsens förslag till villkor om begränsning av spridning av PFAS*  
Länsstyrelsen har i aktbilaga 30, s. 2, yrkat att bolaget ska undersöka möjligheter att genomföra skyddsåtgärder för att minska risken för utläckage av PFAS till Törnebybäcken. Naturvårdsverket delar länsstyrelsens inställning att villkor behövs för att minska risken för spridning av PFAS. Naturvårdsverket anser dock att det kan behöva klargöras tydligare att det är den sökta verksamheten som ska bedrivas på ett sådant sätt att den inte bidrar till spridning av PFAS, exempelvis genom att säkerställa att vatten från brandövningar inte riskerar att tvätta ur PFAS-föroreningar eller att PFAS-förorenade massor flyttas runt inom verksamhetsområdet. Undersökningar och åtgärder för att minska befintligt läckage av PFAS inklusive efterbehandling och sanering bör genomföras inom ramen för tillsynen.

#### *Prövotid*

Vid huvudförhandlingen uppgav Naturvårdsverket (med instämmande av länsstyrelsen och kommunen) att en skälig prövotid är fem år där åtgärderna vidtas inom två år och att utvärdering därefter sker under tre år. Tiden ska börja räknas från dag för laga kraftvunnet tillstånd.

Länsstyrelsen i Kalmar län tillstyrker ansökan och anför bl.a. följande.

Länsstyrelsen anser att miljökonsekvensbeskrivningen kan godkännas. Länsstyrelsen anser att bolagets yrkande om igångsättningstid (två år) kan bifallas och anser det rimligt att förlänga den tiden ytterligare några år om tiden ska innefatta utbyggnaden av platta 1 och taxibana. Länsstyrelsen anser att en igångsättningstid på sju år kan godtas om den förlängda tiden begränsas till att gälla utbyggnaden av platta 1 och taxibana. Bolagets föreslagna villkor 1-5 och 7-9 kan godtas så som de är formulerade.

#### *Trafik på bana 05/23*

Det bör anges en tid när trafik på bana 05/23 planeras upphöra. Det närmaste besked som bolaget kan lämna i den frågan är att bolagets nuvarande planering för verksamheten är att den successivt trappas av för att helt upphöra senast 2040. Trafiken på nämnda banan innefattas inte i riksintresset för flygplatsen, vilket i praktiken kan innebära att ytterligare bebyggelse kan komma att etableras som utsätts för ljud/överflygningar från skolflyget. Genomförda bullerberäkningar visar tydligt att nyttjandet av denna bana är av betydelse vad det gäller störningar för närboende. Det är lämpligt att det bestäms en tid i beslutet. Vid

huvudförhandlingen uppgav länsstyrelsen att användningen av banan ska minimeras under utfasningstiden. Länsstyrelsen har ingen specifik tidpunkt för när banan ska vara utfasad.

#### *Buller*

Vid huvudförhandlingen uppgav länsstyrelsen att 450 flygrörelser under natt per år skulle kunna omfattas av det allmänna villkoret. Länsstyrelsen påpekade att alla villkor behöver kunna följas upp och att det kan vara svårt att följa upp flygrörelser från privatplan och skolflyg.

#### *Villkor 10*

Villkor 10 bör kompletteras med följande lydelse: I de fall förhållandena ändras så att flygplatsen inte längre utgör ett flygsäkerhetsalternativ till F 17 i Ronneby ska bolaget övergå till halkbekämpningsmedel baserat på formiat eller kemikalier med jämförbara eller bättre egenskaper från miljö- och hälsoskyddssynpunkt. Bolaget har föreslagit att frågan omhändertas inom ramen för en delegation till länsstyrelsen, i likhet med den som bolaget föreslog på s. 12 i aktbilaga 17.

*Länsstyrelsen bemyndigas med stöd av 22 kap. 25 § tredje stycket miljöbalken att efter samråd i samarbetsorganet:*

- *Fatta beslut om utformning och skötsel av Kalmar Dämme för att vidmakthålla eller förbättra reningsgraden i dämnet.*
- *Fatta beslut om lämpliga halkbekämpningsmedel i det fall förhållandena ändras så att flygfältet inte längre utgör ett flygsäkerhetsalternativ till F17 i Ronneby. Vid sådant beslut ska även beaktas reningsgraden av kväve i Kalmar Dämme och den fortsatta användningen av Kalmar Dämme för kväverening m.m.*

Länsstyrelsen kan acceptera att delegation ges till tillsynsmyndigheten för beslut avseende byte av halkbekämpningsmedel i det fall Kalmar flygplats inte längre är ett flygsäkerhetsalternativ. Länsstyrelsen kommer, vid eventuellt beslut om nytt halkbekämpningsmedel, beakta miljöpåverkan i sin helhet och se till att användningen inte strider mot villkor och beslut i övrigt för verksamheten.

Länsstyrelsen anser att vad det gäller reningsgraden i Kalmar Dämme och den fortsatta användningen av dämnet så bör detta inte ingå i delegationen till tillsynsmyndigheten då detta inte är en fråga av mindre betydelse i enlighet med vad som framgår av 22 kap. 25 § miljöbalken. Länsstyrelsen bedömer att det är en fråga som måste prövas separat. Kalmar Dämme är den tekniska anläggningen (tekniska utformningen) som i dagsläget fungerar som reningsverk avseende flygplatsens kväveutsläpp och separata villkor finns gällande reningsgrad, skötsel och kontroll.

Med hänvisning till Kalmar kommuns yttrande samt med anledning av den problematik som finns kring provtagning för att kunna få en rättvis bild av dämmets reningsgrad bör det i delegationen framgå att länsstyrelsen även kan besluta angående kontroll av dämnet med följande lydelse i punkt 1 i delegationen  
*-Fatta beslut om utformning, skötsel och kontroll av Kalmar Dämme...*

Alternativt att det framgår av villkoret hur och när provtagning ska ske för att säkerställa att villkoret avseende kväverening uppfylls.

#### *Villkor om åtgärder mot PFAS*

Ett nytt villkor bör formuleras enligt följande: Bolaget ska undersöka möjligheter att genomföra skyddsåtgärder för att minska utläckage av PFAS till Törnebybäcken från flygplatsens brandövningsplats i avvaktan på att efterbehandlingsåtgärder utförs. Det föreslagna villkoret bör också innebära att om pågående övningsverksamhet med Bläckvatten medför ett ökat utläckage av PFAS till vattenrecipienten bör alternativ, ej förorenad plats, användas.

Bolaget hävdar att detta är en fråga som inte ska eller kan regleras inom förevarande prövning. Bolaget anser att frågan i sin helhet ska hanteras inom ramen för tillsynen. Bolaget ställer sig alltså till förfogande för att inom ramen för tillsynen samverka med kommunen och Försvarsmakten. Länsstyrelsen vidhåller att det bör finnas ett villkor där det framgår att man ska undersöka att inte utläckage till mark ökar med anledning av den verksamhet som bedrivs vid brandövningsplatsen. Efterbehandlingsåtgärder bör däremot hanteras inom ramen för tillsyn då ansvaret är fördelat på flera parter.

Trafikverket förutsätter att de åtgärder som planeras i Kalmar Dämme inte kommer medföra att aktuella vattenmassor kommer närmare väg E22 än vid nuvarande verksamhet. Det förutsätts även att föreslagna åtgärder för Kalmar Dämme inte på något vis kommer påverka väg E22 negativt. Trafikverket har i övrigt inga synpunkter på ansökan.

Samhällsbyggnadsnämnden i Kalmar kommun tillstyrker ansökan med följande förbehåll.

1. Bullerbegränsningar bör finnas. Alla flygrörelser som är kopplade till flygplatsen bör omfattas av begränsningarna, inte bara de som innefattas av Kalmar Öland Airports verksamhet.
2. Markanvändningen på flygplatsen får inte innebära att vattenstatusen riskerar att påverkas negativt. I det fall flygplatsen anses påverka vattenstatus som är sämre än god så bör åtgärder som förbättrar statusen säkerställas i tillståndet.

3. Om urea ska fortsätta att användas och Kalmar Dämme fungera som reningsanläggning bör reningseffekten vara säker och mycket god med avseende på kväverening. Det är viktigt att säkerställa noggrann skötsel och kontroll.

Bullerfrågorna bör regleras på lämpligt sätt i tillståndet. Den reglering som görs bör säkerställa en god ljudmiljö för omgivningen.

I det fall flygplatsen riskerar påverka vattenstatusen i Törnebybäcken och Västra sjön negativt bör lämpliga försiktighetsmått föreskrivas i tillståndet. Om Kalmar Dämme ska behållas som reningsanläggning bör det utvecklas för optimal rening samtidigt som andra vattenkvalitetsfaktorer inte får störas. Om det blir möjligt att byta ut urea mot annan halkbekämpning i framtiden så bör det göras.

Det är viktigt att villkoren utformas så att de fyller sitt syfte och är tydliga för både verksamhetsutövaren och tillsynsmyndigheten (länsstyrelsen).

Kalmar Vatten AB anför bl.a. följande. Kalmar Vatten AB har yrkat att frågan om hanteringen av glykolvatten inte ska vara en förutsättning i tillståndet enligt miljöbalken utan regleras i avtal mellan parterna.

## SÖKANDENS BEMÖTANDE

### *Angående Naturvårdsverkets yttrande*

1. Antalet flygrörelser nattetid ska begränsas till 450 per år.

Det saknas skäl till föreslagen begränsning. Kravet går utöver vad som anges i 6 och 7 §§ förordningen (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader. Det beror på att det i dessa bestämmelser saknas reglering av antalet flygrörelser som sådana. I 6 § nämnda förordning anges att buller från flygplatser inte bör överskrida 55 dBA FBN och 70 dBA maximal ljudnivå flygtrafik vid en bostadsbyggnads fasad. I efterföljande bestämmelse anges att om 70 dBA maximal ljudnivå flygtrafik ändå överskrids, bör nivån inte överskridas mer än 16 gånger mellan kl. 06.00 och 22.00 och tre gånger mellan kl. 22.00 och 06.00. I dessa bestämmelser anges för övrigt att de inte gäller för buller från flygplatser i Stockholms kommun, d v s Bromma flygplats.

Ovan redovisade bestämmelser innehåller således reglering av vilka bullervärden som inte bör överskridas och i förekommande fall hur många gånger sådana överskridanden bör tillåtas. Ingen av nämnda bestämmelser reglerar den fråga som Naturvårdsverket nu förslår ska regleras i ett villkor, d.v.s. ett givet antal flygrörelser under en viss tid på dygnet (max 450 nattetid per år "för att antalet inte ska öka över tid"). Utan ett uttryckligt medgivande från bolaget är det inte möjligt eller motiverat

att föreskriva hårdare eller andra villkor än vad nämnda förordning ger uttryck för. Bolaget vill påpeka att bolaget i sitt bemötande av Naturvårdsverkets p. 2 (se s. 1 — 3 i aktbilaga 33) har åtagit sig bullervillkor avseende bullerdämpande åtgärder på bostäder och att i detta villkorsförslag så ingår omhändertagande av buller överskridande ovan redovisade bullervärden både dag- och kvällstid och nattetid. De bullervillkor som bolaget föreslagit är miljömässigt tillräckliga. Härtill kommer att antalet flygrörelser är en fråga som omfattas av själva tillståndet.

Naturvårdsverkets önskan om att överpröva trafikbullerförordningen saknar fog för sig. Nämnda förordning är framarbetad för att ge ledning vid tillståndsprövningar som den här aktuella. Vidare, bolaget har i sin bedömning angett att vid ett fullt utnyttjande av tillståndet kan nattrafiken uppgå till omkring 450 rörelser per år. På sedvanligt sätt gäller det allmänna villkoret för en sådan bedömning, d.v.s. verksamheten ska bedrivas "i huvudsaklig överensstämmelse" med vad bolaget redovisat. Det innebär i sin tur att vis marginal finns i angivna rörelseantal. Det är således inte korrekt att så som Naturvårdsverket anger det att det allmänna villkoret motsvarar det villkorsförslag som Naturvårdsverket föreslår. Naturvårdsverkets förslag är strängare. Det är dessutom inte miljömässigt motiverat.

## 2. Krav på bullerskyddsåtgärder

Den aktuella fastigheten som berörs av max 70 dB(A) minst 16 gånger per dag och kväll i sökt trafik är fastigheten Hårstorp 8:3 Bostadsbyggnaden på nämnda fastighet bullerisolerades 2005 av Kalmar Öland Airport med anledning av villkor 14 i nu gällande tillstånd. Enligt villkor 14 ska bullerbegränsande åtgärder vidtas i de permanentbostäder som berörs av minst 80 dB(A) maximal ljudnivå dag- och kvällstid. Målet för åtgärderna ska vara att den maximala ljudnivån inomhus i bostadsrum inte ska överskrida 45 dB(A). I nuläget och i sökt trafik saknas bostäder som berörs av minst 80 dB(A) maximal ljudnivå. De åtgärder som vidtogs 2005 bestod av utförande av allmän tilläggsisolering och byte av samtliga fönster i bostadshuset. Åtgärderna godkändes av länsstyrelsen (avtal 2005-01-28 diariern MQ 2004-082-03) och syftade till att den maximala ljudnivån inomhus inte skulle överstiga 45 dBA.

I det fall mark- och miljödomstolen anser ytterligare villkor nödvändiga för att reglera buller föreslår bolaget följande (se ovan under "Förslag till villkor" 12; mark- och miljödomstolens förklaring).

Bolaget noterar att bolaget och Naturvårdsverket synes eniga i flertalet frågor och/eller regleringar. Nedan följer redovisning och bemötande i de delar där sådan enighet inte föreligger.

- Angående skyldighet att vidta bullerskyddsåtgärder

Bolaget har i sitt förslag angett att sådana åtgärder ska vidtas avseende buller i bostadsbyggnader (här avses både permanent- och fritidsbostäder) som utomhus exponeras för FBNEU 55 dBA eller däröver, maximalljudnivåer 70 dBA eller däröver, mer än 16 gånger dag- och kvällstid kl. 06 - 22 eller mer än tre gånger nattetid kl. 22 — 06 (bolaget avser därmed årsmedelnatt). Detta är en reglering som motsvarar vad som föreskrevs den 13 juli 2018 i mål M 5048-16 av förevarande domstol. Naturvårdsverket överklagade domen. Svea hovrätt, Mark- och miljööverdomstolen, meddelade inte prövningstillstånd. Domen har vunnit laga kraft. En annan, enligt praxis, föreskriven reglering vad gäller utgångspunkter för när bullerskyddsåtgärder ska aktualiseras för nattrafik är maximalljudnivåer 70 dBA som överskrids mer än tre gånger per natt under 150 nätter.

Naturvårdsverket yrkar i förevarande mål (precis som i målet som omnämns i nyss föregående stycke) att vad gäller nattregleringen ska det räcka med överskridande en gång eller oftare. (Bolaget utgår från att Naturvårdsverket avser per årsmedelnatt.) Bolaget får påpeka att Naturvårdsverkets yrkande saknar stöd i gällande förordning, miljömedicinska studier och praxis. Det finns få studier gjorda av miljömedicinska effekter relaterade till maximal ljudnivå från flygplan. De effekter som i första hand registrerats vid de enstaka studier som gjorts, är att det finns risk för sömnstörningar om maximalnivåer på ca 45 dB(A) och däröver förekommer **mer frekvent** i utrymmen som används för sömn och vila nattetid.

I nuläget och för sökt trafik berörs inte någon bostad eller vårdlokal av 70 dBA maximal ljudnivå tre gånger 150 nätter per år, vilket är det bullermått som det enligt praxis isoleras för vad gäller maximalnivåer nattetid.

Vad gäller Naturvårdsverkets förslag till villkor gällande isolering för nattrafik, är det endast en bostad som berörs av max 70 dBA en gång per årsmedelnatt och det är samma bostad som berörs av max 70 dBA 16 gånger per dag och kväll. Denna bostad är isolerad enligt tidigare villkor 14.

- Angående skyldighet att vidta bullerskyddsåtgärder i vård- och undervisningslokaler. Vad gäller Naturvårdsverkets yrkande om bullerisoleringsåtgärder på vård- och undervisningslokaler, så saknas riktvärden för maxbuller inomhus dagtid i skolor och vårdlokaler. Det är inte miljömedicinskt motiverat att isolera dagtid för max 70 dBA en gång per årsmedeldygn och det finns inte heller någon praxis som stödjer detta.

Studien om Flygbuller på uteplats, Naturvårdsverket Rapport 6570 maj 2013, behandlar maximala ljudnivåer från flygplan **utomhus** vid bostäder. Huvudslutsatsen i denna studie är följande: "Sammantaget tyder resultaten i denna studie på att andelen flygbullerstörda boende kan förväntas vara låg om 70 dB LAmax, slow inte överskrids mer än 3-5 gånger per dag och kväll, och högst 2 gånger per timme".

Detta är fler bullerhändelser än det antal som Naturvårdsverket anser ska leda till isoleringsåtgärder i skolor och vårdlokaler. Det går inte heller att utifrån resultaten från "uteplats-studien" dra slutsatser om behovet av bullerskyddsåtgärder för att minska bullernivåerna **inomhus** dag- och kvällstid i skolor och vårdlokaler.

- Angående tidpunkten för bullerskyddsåtgärderna

Bolaget har föreslagit att åtgärderna ska vara vidtagna senast inom tre år från det att tillståndet tas i anspråk för de då berörda byggnaderna, eller inom tre år efter det att omständighet tillkommit som medför ytterligare behov av bullerskyddsåtgärder. Naturvårdsverket framför att angiven tid ska vara två år. Bolaget anser det vara rimligt med tre år och att det dessutom svarar mot andra liknande tillståndsprövningar.

- Angående tidpunkten för uppförandet av de byggnader som kan komma ifråga för vidtagande av bullerskyddsåtgärder

Bolaget har föreslagit att skyldigheten att vidta åtgärder föreligger endast med avseende på bostadsbyggnader som uppförts före år 2018 och som senast vid den tidpunkten användes som bostad och så alltså vid tiden för dom. Naturvårdsverket har inte med något sådant förslag. Bolagets skrivning svarar mot stadgad praxis. Det är rimligt och skäligt att ha en dylik brytpunkt eftersom förevarande tillståndsprövning får ses som en tydlig indikation till omgivningen att störningar kan uppkomma som gör det olämpligt att inom visst bullerstört område (som redovisas i prövningen) uppföra viss sorts byggnader/bedriva viss verksamhet.

- Angående vad bullerskyddsåtgärderna ska grundas på

Bolaget har föreslagit att åtgärderna ska grundas på teoretiska beräkningar med vid var tidpunkt gällande beräkningsmetod för flygbuller, vilket motsvarar det som brukar bestämmas i villkor. Saknas en sådan beräkningsmetod ska tillsynsmyndigheten bestämma vilken metod som ska användas. Naturvårdsverket har inte med någon sådan skrivning. Bolaget anser det lämpligt att villkor bestäms i enlighet med bolagets förslag.

### 3. Flygtider för skol och privatflyg

Kalmar Öland Airport motsätter sig begränsning då varken flygplatsen eller tillsynsmyndigheten fått några klagomål på flygverksamhet över dessa områden.

Den i bilaga 4 till aktbilaga 17 redovisade kurvan för FBN 40 dB(A) för sökt civil trafik innehåller även bullret från skolflyget. Ljudnivån från skolflyget är dock så lågt att det inte ger något avtryck på den redovisade kurvan för FBN 40 dB(A) för civil trafik. FBN 40 dB(A)-kurvan för skolflyget ligger innanför FBN 50 kurvan för den civila trafiken utom i söder och berör därmed endast en mindre del av friluftsområdet Hagbynäs. Utöver denna mindre del av Hagbynäs, berör inte FBN 40 dB(A)-kurvan för skolflyget några värdefulla områden markerade på kartan i bilaga 4 till aktbilaga 17.

Det är rätt uppfattat att skolflyget är inkluderat i bullerberäkningen. Bolaget vidhåller att länsstyrelsens förslag till villkor för att minimera eventuella störningar från skolflyget är tillräckligt, se s. 3 och 6 i aktbilaga 33. Så länge bana 05/23 finns kvar, finns totalt åtta olika möjligheter att flyga i trafikvarv vid start- och landningsövningar. Figur 10 i miljökonsekvensbeskrivningen (bilaga 1 till aktbilaga 1) visar de fyra olika trafikvarven som kan flygas i varje riktning, vilket ger åtta olika möjligheter. Vindriktningen styr i huvudsak vilka av trafikvarven som är möjliga att använda och endast ett av de åtta. Skäl saknas därför att villkorsreglera på sätt som Naturvårdsverket föreslagit. Däremot har bolaget ingen erinran mot länsstyrelsens villkorsförslag gällande skolflyget. Länsstyrelsen villkorsförslag lyder: *Bolaget ska inom ett år från det att det nya tillståndet gäller uppdatera strategin och kontrollprogram över vilka rutiner och åtgärder som ska genomföras för att minimera problemen med störande buller från skolflyget.*

4. Omedelbara åtgärder vid Kalmar Dämme och 5. Delegation till länsstyrelsen. Bolagets ambition är att vidta ovan omnämnda åtgärder. Det är dock inte lämpligt eller möjligt att i ett villkor reglera en sista dag för deras genomförande. Däremot har bolaget ingen erinran mot att åta sig (inom ramen för det allmänna villkoret) att inom två år från det att tillståndet tas i anspråk påbörja dessa åtgärder. Naturvårdsverkets oro för att bolaget inte skulle efterleva detta åtagande med stöd av det allmänna villkoret saknar fog. Inte heller finns fog för Naturvårdsverkets påstående om att det råder osäkerhet kring det bolaget angett sig komma att utföra. Det ska i detta sammanhanget påtalas det förslag till delegation till länsstyrelsen som bolaget föreslagit på s. 7 i aktbilaga 17, vilken delegation ligger i linje med bolagets ambitioner gällande de "omedelbara åtgärderna" i Kalmar Dämme. Bolaget har noterat att Naturvårdsverket ansluter sig till nämnda delegationsförslag.

6. Villkor rörande kvävereringsgrad i Kalmar Dämme  
Bolaget motsätter sig förslaget. Bolaget anser det lämpligare att möjligheten och skyldigheten att förbättra reningskapaciteten sker inom ramen för den till länsstyrelsen föreslagna delegationen. Ett villkor med den innebörd som Naturvårdsverket önskar innebär en betydlig höjning av den reningsgrad som bolaget anser sig kunna klara på kort sikt, även för ett medelvärde under fem år. Det kan inte uteslutas att



bolaget vid något tillfälle inte klarar 80 % reningsgrad, vilket i så fall skulle utgöra ett villkorsbrott. Reningen av kväve i Kalmar Dämme har i ansökan, med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning, angetts på två sätt; dels som cirka 85 % av det kväve som används som ureakväve på flygplatsen och som bedöms nå Törnebybäcken, dels som 60 % (medelvärde under perioden 2003-2016) beräknat på mängden renat kväve i dämmet i relation till använd mängd urea-kväve på flygplatsen. Under åren 2012 - 2016 uppgick denna rening dock endast till 48 %. En förväntad ökad rening i dämmet med cirka 25 % genom de omedelbara åtgärder som anges i åtgärdsplanen innebär med det första beräkningssättet att allt det kväve som bedöms nå Törnebybäcken och Kalmar dämme renas i dämmet och enligt det andra beräkningssättet (med utgångspunkt från medelvärdet 2003 - 2016) att cirka 70 % av använd mängd urea-kväve renas i dämmet. Bolagets villkorsförslag avser det senare angivna beräkningssättet och med anledning av den stora variationen i behovet av urea på flygplatsen, på grund av skiftande väderleksförhållanden, vidhåller bolaget reningsgraden 55 % som årsmedelvärde under en rullande femårsperiod.

Det vore lämpligt att bolagets villkorsförslag 8, 10 och 11 justeras på så sätt att delegationerna till tillsynsmyndigheten samlas under en gemensam rubrik istället för att delas upp i de olika villkoren. Bolaget ansluter sig till Naturvårdsverkets bedömning.

Naturvårdsverket instämmer i huvudsak i länsstyrelsens inställning i fråga om att det behövs ett villkor för PFAS. Bolaget bedömer det som svårt att med säkerhet avgöra om den påverkan som eventuellt upptäcks i samband med undersökningar på flygplatsens brandövningsplats härrör från flygplatsens övningsplats eller kommunens närliggande brandövningsplats. Bolaget motsätter sig därför ett villkor avseende undersökningar av mark- eller vattenpåverkan från flygplatsens brandövningsplats och hänvisar till tidigare ställningstagande, d.v.s. att frågan i sin helhet, tillsammans med undersökningar av kommunens brandövningsplats och Försvarsmaktens tidigare brandövningsplats, ska hanteras inom ramen för tillsynen. Bolaget har ingen erinran mot att detta arbete inleds.

Beträffande tillståndsplikt för åtgärder i Kalmar Dämme noterar bolaget Naturvårdsverkets redovisning. Som bolaget redan angivit på s. 6 i aktbilaga 6 kommer bolaget att vidta erforderliga rättsliga dispositioner vid utveckling av Kalmar Dämme.

#### *Angående länsstyrelsens yttrande*

##### 1. Igångsättningstid

Bolaget ansluter sig till länsstyrelsens bedömning och yrkar att igångsättningstiden ska bestämmas till sju år.

2. Tid för upphörande av trafik på bana 05/23. Länsstyrelsen poängterar att den ser det som angeläget att trafiken på bana 05/ 23 upphör så snart som det är möjligt för att minska bullerpåverkan. Genomförda bullerberäkningar visar tydligt att nyttjandet av denna bana är av betydelse vad det gäller störningar för närboende.

Det är inte lämpligt att i ett villkor ange en tid när trafiken på bana 05/23 ska upphöra. Det närmaste besked som bolaget kan lämna i den frågan är att bolagets nuvarande planering för verksamheten är att den successivt trappas av för att helt upphöra senast 2040. Bolaget noterar länsstyrelsens ståndpunkt.

3. Villkor rörande skolflyget

Bolaget har ingen erinran mot länsstyrelsens förslag.

4. Villkor om avisning

Bolaget har ingen erinran mot länsstyrelsens förslag.

5. Villkor 10 om medel för banavisning

Bolaget har förståelse för innehållet i föreslaget tillägg. Frågan omhändertas dock lämpligast inom ramen för en delegation till länsstyrelsen

6. Villkor angående PFAS

Bolaget vidhåller att detta är en fråga som inte ska eller kan regleras inom förevarande prövning. Bolaget anser att frågan i sin helhet ska hanteras inom ramen för tillsynen. Bolaget ställer sig alltjämt till förfogande för att inom ramen för tillsynen samverka med kommunen och försvarsmakten.

7. Förtydligande i villkor 11 om tid för ikraftträdande av högre kvävereringsgrad i Kalmar Dämme

Villkorsförslaget 11 kommer, liksom övriga villkor, att gälla från det att bolaget tar det nya tillståndet i anspråk. Något förtydligande behövs inte i den delen. Bolaget ansluter sig i övrigt till länsstyrelsens redovisning av problematiken i Törnebybäcken.

Bolaget har i övrigt noterat länsstyrelsens ståndpunkter.

*Angående samhällsbyggnadsnämndens yttrande*

Vad gäller skolflyget hänvisar bolaget till sitt bemötande av vad Naturvårdsverket och länsstyrelsen anført.

I fråga om markanvändning och påverkan på vattenstatus anför bolaget följande.

Verksamheten på flygplatsen bedöms inte riskera att statusen för vare sig grundvatt-

net eller aktuella ytvatten försämras. Statusen är i dag sämre än god för Törnebybäcken och Västra Sjön. I Törnebybäcken är den ekologiska statusen klassad som otillfredsställande främst med hänsyn till livsbetingelserna för fisk. Sökt verksamhet försämrar inte dessa förhållanden. Bolaget har för avsikt att utreda möjligheterna till ytterligare åtgärder för fisklek i eller nedströms Kalmar Dämme. Törnebybäcken uppfyller inte god kemisk status på grund av förhöjda halter av PFOS och nickel (förutom de i alla svenska vattenförekomster förhöjda halterna av polybromerade difenyletrar och kvicksilver). Sökt verksamhet bedöms heller inte försämra dessa förhållanden. PFOS har tidigare använts på flygplatsen och det sker ett visst utläckage från brandövningsplatsen till Törnebybäcken, men bolaget är berett på att inom ramen för tillsynsmyndighetens arbete medverka till att minska detta utläckage. De förhöjda nickelhalterna i Törnebybäcken bedöms ha sin källa uppströms flygplatsen, flygplatsen bedöms inte påverka bäcken genom utsläpp av nickel. Reningen i Kalmar Dämme bedöms förbättra statusen i de nedre delarna av Törnebybäcken, främst med avseende på övergödningen. I Västra Sjön är den ekologiska statusen klassad som måttlig på grund av problem med övergödning och den kemiska statusen är klassad som god (med undantag för de överallt överskridande ämnena polybromerade difenyletrar och kvicksilver). Planerade åtgärder i Kalmar Dämme bedöms öka reningen med avseende på såväl fosfor som kväve och därmed förbättra statusen i Västra Sjön.

Om användningen av urea anförs följande. Med den åtgärdsplan för Kalmar Dämme som redovisats i målet, se bilaga 7 till aktbilaga 17, bedöms kvävereningen i dämnet förbättras. Ambitionen är att på sikt rena minst så mycket kväve som bedöms avledas från flygplatsen, vilket bör anses uppfylla "mycket god reningseffekt". Kalmar Dämme är en förhållandevis stor och robust anläggning med ett flertal olika reningsdelar, vilket borgar för en tillräckligt säker reningseffekt. Bolaget är överens med samhällsbyggnadsnämnden om betydelsen av en god skötsel och kontroll av Kalmar Dämme. Dessa funktioner kommer att utvecklas ytterligare, bl. a ska ett nytt kontrollprogram tas fram i enlighet med villkorsförslag nr 9 samt föreslår bolaget delegation till länsstyrelsen. Bolaget anser att bolagets villkorsförslag i dessa delar är erforderliga och tillräckliga.

#### *Angående Kalmar Vatten AB:s yttrande*

Det är korrekt som Kalmar Vatten AB anför att avtal erfordras mellan Kalmar Vatten AB och Kalmar Öland Airport AB för att förstnämnda bolag ska ta emot glykolvatten. Det är dock inte något som behöver komma till uttryck i ett särskilt villkor.

Vid huvudförhandlingen uppgav bolaget att för det fall det kommunala reningsverket säger upp flygplatsens avtal om att ta hand om avsningsvätska kan vätskan till stor del sugas upp av en sugbil och föras till Jönköping för destruktion. Det är inte aktuellt att släppa avsningsvattnet orenat till Kalmar Dämme.

*Angående Trafikverkets yttrande*

Kalmar Dämmes utformning i de norra delar som ligger i närheten av E22 kommer att bestå.

**DOMSKÄL**

Mark- och miljödomstolen har hållit huvudförhandling och syn i målet den 16 maj 2019. Vid huvudförhandlingen har bolaget slutligt justerat sina yrkanden. I fråga om villkor gällande reningsgrad och åtgärder på Kalmar Dämme har bolaget och närvarande myndigheter i huvudsak enats om ett provotidsförordnande för hantering av frågan.

**Miljökonsekvensbeskrivningen**

Mark- och miljödomstolen bedömer att den i målet upprättade miljökonsekvensbeskrivningen i allt väsentligt ger en rättvisande bild av verksamhetens miljöpåverkan och att den uppfyller kraven i 6 kap. miljöbalken. Den ska därför godkännas.

**Tillåtlighet**

Den sökta lokaliseringen har använts som flygplats sedan 1940-talet. Verksamheten som prövades 1994 enligt miljöskyddslagen av Koncessionsnämnden för miljöskydd har befunnits tillätlig för en verksamhet med maximalt 36 000 flygrörelser per år. Den nu sökta verksamheten omfattar 21 000 flygrörelser vilket är en väsentlig minskning av den tillståndsgivna ramen.

Mark- och miljödomstolen gör följande bedömning. Domstolen har att pröva vilka störningar den sökta verksamheten ger upphov till och i vilken omfattning dessa kan begränsas till skäligena kostnader, och utifrån detta bedöma om den ansökta verksamheten kan tillåtas mot bakgrund av de bestämmelser som ställs upp i miljöbalken. Enligt domstolens uppfattning har bolaget i sin ansökan och miljökonsekvensbeskrivning beskrivit de störningar för omgivningen som kan befaras vid fullt utnyttjat tillstånd. Domstolen anser att det går att föreskriva sådana villkor att verksamheten inte kan befaras ge upphov till skada eller olägenhet av väsentlig betydelse för män-

niskors hälsa och miljön. De störningar som därutöver uppkommer är enligt domstolens uppfattning sådana som skäligen bör tålas. Det finns inte heller skäl att befara att någon miljö kvalitetsnorm för vatten äventyras. Det föreligger därför inget hinder mot att tillstånd beviljas på grund av de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken eller hushållningsbestämmelserna i 3 och 4 kap. miljöbalken eller mot miljöbalkens bestämmelser i övrigt. Tillstånd ska därför lämnas.

### Villkor

Villkor ska i huvudsak föreskrivas i enlighet med vad sökanden slutligen har yrkat och medgett. I fråga om bullerskyddsåtgärder har Naturvårdsverket i huvudsak anslutit sig till sökandens yrkande med den skillnaden att åtgärder ska vidtas i bostäder som utsätts för maximal ljudnivå 70 dB(A) nattetid 1 gång per natt under 150 nätter i stället för som sökanden yrkat 3 gånger per natt. Vidare yrkar Naturvårdsverket att vård- och undervisningslokaler ska omfattas samt att åtgärder ska vara vidtagna inom två år istället för tre år samt att totala bullerskyddsåtgärder för fullt utnyttjat tillstånd ska vidtas när åtgärder väl aktualiseras för en bostad.

Mark- och miljödomstolen gör följande bedömning. Utgångspunkten vid bestämmande av försiktighetsmått med stöd av 2 kap. 3 § och 2 kap. 7 § miljöbalken är att skyddsåtgärderna ska vara miljömässigt motiverade men också vara skäliga i förhållande till kostnaden för åtgärden. Vidare gäller förordningen om trafikbuller (2015:216), vilken ska tillämpas vid tillståndsprövningar enligt miljöbalken, varvid 55 dB(A) FBN och max 70 dB(A) inte bör överskridas. För maxbuller finns det även möjlighet till avsteg om man inte klarar grundkraven. Härvidlag bör maxnivån inte överskridas mer än 16 gånger dag och kväll samt 3 gånger under natten. Sökanden har åberopat mark- och miljödomstolens avgörande den 13 juli 2018 i SAAB-målet M 5048-16. Eftersom Mark- och miljööverdomstolen inte meddelade prövningstillstånd har domen därmed vunnit laga kraft. Emellertid har Världshälsoorganisationen WHO i november 2018 kraftigt skärpt sina riktlinjer avseende buller från väg-, järnväg, flyg och vindbruk. (*Environmental Noise Guidelines for the European Region (2018)*). För flygbuller anges den dygnsekvivalenta nivån ( $L_{den}$ ) till 45 dB(A) och den ekvivalenta nivån natt  $L_{night}$  till 40 dB(A). Den dygnsekvivalenta

nivå kan jämföras med FBN vilket innebär att det är en skillnad på 10 dB mellan WHO's riktvärde och den svenska nivån i trafikbullerförordningen. För natt har WHO satt ett strängare värde på 40 dB ( $L_{night}$ ) ekvivalent nivå vilket inte kan jämföras med maximal ljudnivå om 70 dB. Det slås emellertid fast i rapporten att störd sömn utgör ett allvarligt hälsoproblem och att så många som 11 % av deltagare i olika studier uppges vara kraftigt sömnstörda vid 40 dB ( $L_{night}$ ) ekvivalent ljudnivå nattetid. Enligt mark- och miljödomstolens bedömning talar detta för att bullerhändelser nattetid bör tillmätas särskild betydelse vad gäller försiktighetsmått och avsteg från riktvärdet på 70 dB (A) maximalnivå nattetid. Utgångspunkten bör således 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. Såvitt framgick vid huvudförhandlingen är det i båda fallen fråga om en bostad som är berörd men vilken redan är åtgärdad. Den högre kravnivån kan därför inte anses orimlig. Villkoret ska därför i denna del formuleras med utgångspunkt från Naturvårdsverkets yrkande. Även ifråga om tidsplan för åtgärder anser mark- och miljödomstolen att det saknas skäl att dröja med åtgärder längre än två år från det att tillståndet vunnit laga kraft. Vidare anser mark- och miljödomstolen att vård- och undervisningslokaler i huvudsak ska villkorsregleras på sätt som Naturvårdsverket har yrkat.

I fråga om begränsning av antalet flygrörelser nattetid har sökanden motsatt sig Naturvårdsverkets krav på villkorsreglering med motiveringen att det täcks av det allmänna villkoret och att det saknas stöd i trafikbullerförordningen. Mark- och miljödomstolen anser att bullerstörning nattetid så långt möjligt ska undvikas. Det finns därför skäl är reglera antalet flygrörelser till vad sökanden angivit vid huvudförhandlingen, som i vart fall uppgår till 2,2 % eller 462 rörelser med viss marginal, så att en smygande ökning förhindras. Nivån bör därför sättas till 470 rörelser nattetid och år. Att inskränka antalet till 450 rörelser i enlighet med Naturvårdsverkets yrkande är inte motiverat.

Länsstyrelsen har vidare yrkat att det bör fastställas en slutlig tidpunkt för när bana 05/23 ska tas ur bruk mot bakgrund av de störningar allmänflyget medför. Sökanden har motsatt sig detta samtidigt som man angett att trafiken på denna bana kommer att upphöra på sikt. Det har emellertid inte framkommit vilka faktorer som styr bananvändningen. Det framgår dock av utredningen i målet att det i första hand är sportflyg och allmänflyg som nyttjar denna bana och att bostads- och rekreationsområden är berörda av de olika trafikvarven för denna bana. Naturvårdsverket har yrkat om skärpta krav på flygtider för upprepade start- och landningsövningar med skol- och allmänflyg. Länsstyrelsen har samtidigt angett att en närmare reglering för att undvika bullerstörningar från allmänflyget på denna bana inte bör göras. Mark- och miljödomstolen gör följande bedömning. Samtidigt som det bör finnas en möjlighet för den ideella flygutbildningsverksamheten att bedriva sin verksamhet på kvällar och helger året om är det ett legitimt krav att allmänheten kan vistas utomhus på tomter och i friluftsområden för rekreation fritt från flygbullerstörningar oavsett flygbullernivå. Mark- och miljödomstolen stannar i denna avvägning vid att föreskriva att upprepade start- och landningsövningar med skol- och allmänflyg inte får ske de utpekade helgdagarna i sista stycket i Naturvårdsverkets villkorsförslag. Mot bakgrund av denna reglering saknas det skäl att då närmare föreskriva en tidpunkt för upphörande av användningen av bana 05/23.

I fråga om förekomsten av PFAS i mark- och grundvatten i anslutning till brandövningsplatsen konstaterar mark- och miljödomstolen att utredningarna visar att halterna är förhöjda och att det bedrivits brandövning med skum både vid den kommunala räddningstjänstens övningsplats, belägen omedelbart intill flygplatsens nuvarande övningsplats, och en tidigare militär övningsplats. Föroreningssituationen är således komplicerad. Vid den av mark- och miljödomstolen företagna synen konstaterades även att flygplatsens brandövningsplats består av två delar. Den ena består av en invallad övningsyta i betong som dräneras mot dagvattensystem via oljeavskiljare medan huvudytan är asfalterad och där avrinning sker direkt till omgivande grusyta. Även om brandövningar enbart sker med vatten som släckmedel och eld åstadkommes med gasol innebär det att vatten infiltrerar i marken i vart fall vid övning på den asfalterade ytan. Sökanden har yrkat att frågan inte ska regleras med

villkor utan hanteras helt inom tillsynen. Myndigheterna har dock yrkat att sökanden i villkor ska åläggas att undersöka möjligheter att genomföra skyddsåtgärder för att minska utläckage av PFAS i avvaktan på efterbehandlingsåtgärder.

Enligt mark- och miljödomstolens bedömning är det inte nödvändigt eller lämpligt att reglera sanering av PFAS-föreningarna inom ramen för ett tillståndsvillkor riktat mot sökanden, i synnerhet inte då ansvaret för föreningarna torde åvila flera olika verksamhetsutövare. Vad domstolen emellertid har att pröva är om den nu sökta verksamheten på något sätt kan anses försvåra en kommande sanering eller bidra till att sprida en förening. Såvitt framgår av utredningen i målet och då även vad som framkommit vid synen innebär den sökta verksamheten att det i vart fall finns en inte obetydlig risk för att infiltrerande släckvatten i samband med brandövning bidrar till att fortsatt sprida PFAS-föreningarna. Detta gäller främst vid vattenbegjutning utanför den betonginvallade ytan och vid släckning på asfaltytan vilken saknar uppsamling. Då närmare utredning om PFAS-föreningarnas detaljerade utbredning saknas, oavsett ansvar och ursprung, anser mark- och miljödomstolen att det finns skäl att förbjuda tillförsel av släckvatten till mark och grundvatten vid brandövningsplatsen. Detta kan enligt domstolens uppfattning lösas genom att antingen helt upphöra med verksamheten på den aktuella platsen eller att sökanden vidtar nödvändiga åtgärder med invallning av asfaltytan och uppsamling av det avrinnande släckvattnet. Mot bakgrund av vikten av att kunna bedriva brandövning bör dock bolaget ges en skälig tid om två år att vidta nödvändiga åtgärder eller omlokalisera brandövningsplatsen. I övrigt får frågan om undersökningar och efterbehandlingsåtgärder rörande PFAS hanteras inom ramen för tillsynen.

### **Uppskjutna frågor**

Beträffande frågan om slutliga villkor för utsläppet av urea och kvävereningen i Kalmar Dämme instämmer domstolen i parternas bedömning att det finns en förbättringspotential samtidigt som det framstår som oklart hur mycket kvävereningen kan förbättras och hur detta kan villkorsreguleras. Det är därför lämpligt att först genomföra omedelbara åtgärder så som åtagits samt att utreda ytterligare åtgärder och därefter utvärdera effekterna innan slutliga villkor föreskrivs. Prövotidsförordnandet



bör utformas i huvudsak i enlighet med vad sökanden yrkat på sätt som framgår av domslutet. Målsättningen bör dock sättas något högre än vad sökanden yrkat. Vidare bör prövotiden inte sättas längre än fem år. Provisorisk föreskrift bör föreskrivas i enlighet med sökandens yrkande.

### **Delegerade frågor**

Mark- och miljödomstolen anser att frågor om närmare föreskrifter om kontroll, skötsel och underhåll av Kalmar Dämme, flygrörelser enligt villkor 5, bullerskyddsåtgärder enligt villkor 8 samt utbyte av halkbekämpningsmedel enligt villkor 10 bör delegeras till tillsynsmyndigheten.

### **Igångsättningstid**

Mark- och miljödomstolen bedömer att de av sökanden yrkade och av myndigheterna medgivna igångsättningstiderna om två respektive sju år kan godtas. Sökanden bör åläggas att senast inom en månad anmäla till mark- och miljödomstolen och tillsynsmyndigheten när tillståndet tas i anspråk varvid det gällande tillståndet upphör att gälla.

### **HUR MAN ÖVERKLAGAR**, se bilaga (MMD-01)

Överklagande senast den 18 juli 2019.

Urban Lund

Carl-Philip Jönsson

---

I domstolens avgörande har deltagit rådmannen Urban Lund, ordförande, och tekniska rådet Carl-Philip Jönsson samt de särskilda ledamöterna Jan Hällgren och Tommy Danielsson.



## 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](http://www.domstol.se).