



SVEA HOVRÄTT
Mark- och miljööverdomstolen
060301

DOM
2022-02-03
Stockholm

Mål nr
M 898-20

Sid 1 (19)

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Nacka tingsrätts, mark- och miljödomstolen, deldom 2019-12-18 i mål nr M 3969-17,
se bilaga A

PARTER

Klagande

1. W.H.

2. M.H.

3. P.A.

4. F.B.

5. D.B.

6. F.B.

7. M.V.B.

8. A-C.B.

9. N.B.

10. A.C.

Dok.Id 1762913

Postadress
Box 2290
103 17 Stockholm

Besöksadress
Birger Jarls Torg 16

Telefon
08-561 670 00
08-561 675 50

E-post: svea.hovratt@dom.se
www.svea.se

Telefax

Expeditionstid
måndag – fredag
09:00–16:30

11. A.D.

12. M.R.

13. H.F.

14. Z.F.

15. A.H.

16. M.K.

17. L.M.L.

18. J.K.

19. T.K.

20. C.M.

21. L.M.

22. A.N.

23. **B.W.**

24. B.W.

25. E.W.

26. J.W.

Ombud för 2 - 26: W.H.

27. J.K.

28. W.L.

29. Naturskyddsföreningen i Västerås

Motpart

Nya Västerås Flygplats AB

Ombud: Advokat M.W.

SAKEN

Tillstånd enligt 9 kap. miljöbalken att vid Stockholm-Västerås flygplats bedriva flygplatsverksamhet

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSLUT

1. Mark- och miljööverdomstolen avvisar Nya Västerås Flygplats AB:s yrkande om förlängd tid för redovisning av uppskjuten fråga om dagvatten.
2. Mark- och miljööverdomstolen avvisar J.K. och W.L.s överklaganden.

3. Mark- och miljööverdomstolen ändrar den överklagade domen endast på så sätt att villkor 3 ska ha följande lydelse:

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

Den 15 maj – den 14 juni: helgfri måndag – fredag kl. 07.00–20.00, lördag kl. 10.00–14.00.

Den 15 juni – den 15 augusti: helgfri måndag – fredag kl. 09.00–18.00.

Den 16 augusti – den 14 maj: helgfri måndag – fredag kl. 07.00–20.00, lördag kl. 09.00–17.00.

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

Nya Västerås Flygplats AB ska tillse att det i Aeronautical Information Publication (AIP) ska vara publicerat:

- att upprepade start- och landningsövningar för *lätt* skolflyg ska ske på en lägsta höjd på 1 000 fot (300 meter) MSL, utom i samband med start och landning,
- att upprepade start- och landningsövningar för *tungt* skolflyg ska ske på en lägsta höjd på 2 000 fot (600 meter) MSL, utom i samband med start och landning.
- att upprepade start- och landningsövningar för *lätt* skolflyg (med undantag för övning med helikopter) ska genomföras i det östra trafikvarvet vid varje tillfälle flygsäkerheten så tillåter.

Nya Västerås Flygplats AB ska tillse att trafikvarv med luftfartyg av turbulenskategori M och H, dvs. tungt skolflyg, förläggs öster om samhället Irsta så länge flygsäkerheten inte föranleder något annat.

Nya Västerås Flygplats AB ska tillse att överflygning över Hässlö vattenverk och dess infiltrationsbassänger undviks i samband med start och landning med helikopter från platta 6.

4. Mark- och miljööverdomstolen avslår i övrigt överklagandena.
-

YRKANDEN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Naturskyddsföreningen i Västerås (Naturskyddsföreningen) samt **W.H., M.H., P.A., F.B., D.B., F.B., M.V.B., A-C.B., N.B., A.C., A.D., M.R., H.F., Z.F., A.H., M.K., L.M.L., J.K., T.K., C.M., L.M., A.N., B.W., B.W., E.W.** och **J.W.** (W.H. m.fl.) har i första hand yrkat att Nya Västerås Flygplats AB:s (bolaget) ansökan om tillstånd till flygverksamhet vid Stockholm-Västerås flygplats (Västerås flygplats) ska avslås. I andra hand har de yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska föreskriva begränsningar i antalet flygrörelser avseende olika flygplanstyper samt föreskriva ytterligare och ändrade villkor enligt redovisningen nedan. Naturskyddsföreningens och W.H.s m.fl. yrkanden skiljer sig åt i vissa delar, varför de redovisas var för sig.

Naturskyddsföreningen

- Om antalet flygrörelser för linje- och charterflyg inte utnyttjas (5 500 flygrörelser) ska det tydligt framgå av domen att dessa inte får användas för annan flygverksamhet. De får dock nyttjas av skolflyg om dessa är eldrivna.
- Det ska klart framgå vilka begränsningar som ska gälla för olika slags flygfarkoster t.ex. skolflyg, tungt skolflyg, helikopter, jetflyg och avancerad flygning (aerobatics). Tydliga flygvägar ska fastslås. Om tillstånd meddelas ska den utökade flygningen med skolflyg ske med eldrivna flygplan, och bolaget tillsammans med flygskolorna upprätta en plan för anskaffning av eldrivna skolflygplan.
- Lägsta flyghöjd på 1000 fot ska gälla allt allmänflyg inom kontrollområdet och inte enbart vid start- och landningsövningar. Bruks- och ambulansflyg ska dock undantas.

- Flygning med allmänflyg får inte ske över detaljplanerat bostadsområde på lägre höjd än 1000 fot. Bruks- och ambulansflyg ska dock undantas.
- Upprepade start- och landningsövningar med skol- och allmänflyg ska endast få ske i begränsad omfattning på lördagar under perioden 15 maj till 15 juni.
- Kontrollprogrammet ska innehålla tvingande och sanktionerade krav.
- Allt allmänflyg vid Västerås flygplats ska föras med GPS-sändare.
- Bolaget ska åläggas att på sin hemsida införa en enkel möjlighet för allmänheten att rapportera klagomål.
- I informationsorganet ska närboenderepresentanter ingå.

W.H. m.fl.

- Det ska klart framgå vilka begränsningar som ska gälla för olika slags flygfarkoster t.ex. skolflyg, tungt skolflyg, helikopter, jetflyg och avancerad flygning (aerobatics). Aerobatics ska inte överhuvudtaget få ske. Om tillstånd meddelas ska den utökade flygningen med skolflyg ske med eldrivna flygplan.
- Lägst flyghöjd på 1000 fot ska gälla allt allmänflyg inom kontrollområdet och inte enbart vid start- och landningsövningar. Ambulans- och bruksflyg ska dock undantas.
- Bolaget ska åläggas att på sin hemsida införa en enkel möjlighet för allmänheten att rapportera klagomål.
- Kontrollprogrammet ska innehålla tvingande och sanktionerade krav. Sanktionerna ska kunna utdömas av tillsynsmyndigheten. I kontrollprogrammet ska föreskrivas att reglerna gäller även när flygledartornet är obemannat och det ska finnas metoder och verktyg för att följa upp hur flygningar sker vid obemannat torn. Kontrollprogrammet ska även innehålla opartiska

bullermätningar. Närboenderepresentanter ska bli remissinstans inom ramen för kontrollprogrammet.

- I samband med upprättande av kontrollprogram ska det inrättas ett oberoende flyguppföljningssystem där flygtrafiken kan kontrolleras i efterhand. Allt allmänflyg vid Västerås flygplats ska förses med GPS-sändare.
- I informationsorganet ska närboenderepresentanter ingå.

Bolaget har motsatt sig ändring av mark- och miljödomstolens dom och för egen del yrkat att tiden för när den uppskjutna frågan om dagvatten ska redovisas till mark- och miljödomstolen ska förlängas till senast sex månader efter utgången av tredje vintersäsongen eller senast den 1 oktober 2025.

UTVECKLING AV TALAN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Naturskyddsföreningen har anfört i huvudsak följande. Det ifrågasätts att antalet passagerare kommer att öka till år 2040 i den mån bolaget räknat med. Det finns inget stöd för att en befolkningsutveckling i Västerås kommer att medföra ett behov av ökad flygverksamhet. Flygplatsen pekas inte heller ut som beredskapsflygplats i Trafikverkets rapport från år 2020.

Risken för extremväder har ökat påtagligt. Tio nationella riskområden med komplexa klimatrelaterade hot har identifierats och presenteras i en rapport från SGI och MSB. Mälardalen med bl.a. områdena kring Västerås, Eskilstuna och Uppsala tillhör de områden med högst risk. Man lyfter särskilt risken för dricksvattenuttag. Naturskyddsföreningen anser att miljökonsekvensbeskrivningen ska uppdateras med avseende på extremväder och risk för stora skyfall och översvämningar och dess påverkan på dricksvattenförsörjningen.

Utredningen bör även kompletteras med bullerberäkningar med bullerkurvor för nivån 40 dBA FBN för att ta hänsyn till kultur-, natur- och friluftsområden. Bl.a. påverkas Björnön som är ett naturreservat med särskilt fokus på natur, biologisk mångfald,

friluftsliv och rekreation. Motionsspår, badplats och naturstig kommer att drabbas av höga bullernivåer. Bullerberäkningarna har inte tagit hänsyn till de faktiska flygrörelserna som innefattar mycket cirklande och flygning på låg höjd.

Ökning av antalet flygrörelser med skolflyg ökar bullerstörningen. Teknikutvecklingen går mot eldrivna flygplan och det är rimligt att styra utvecklingen till användning av sådana. Bolaget måste vara konsekvent beträffande flygvägar för att undvika överflygning av Västerås tätort, Irsta och Björnön. Idag förekommer det ofta flygningar på mycket låga höjder över bl.a. dessa områden, även i andra sammanhang än vid start och landning. Bolaget måste visa att dagens tillstånd följs innan nytt tillstånd kan meddelas.

Tider för upprepade start- och landningsövningar från 15 maj till 15 augusti måste begränsas ytterligare. Att minska flygbullret över Björnön, Hässlösundet och Trådarängarna under våren och försommaren, då förändringen i naturen är som intensivast och en rik källa till naturupplevelse och avkoppling, är en stor miljövinst för såväl fågellivet som för människor.

Det måste finnas möjlighet att förena ett kontrollprogram med tvingande sanktioner och det ska beskrivas vilka konsekvenserna blir vid avvikelser. Bolaget har kontroll över verksamheten på flygplatsen och möjlighet att utfärda regler för hur flygverksamheten ska ske. Det är oklart hur flygplatsens nuvarande kontrollsystem fungerar, bl.a. hur avvikelser från AIP hanteras. Eftersom dagens egenkontroll och uppföljning av verksamheten inte alls fungerar måste förslag till kontrollprogram ges in till domstolen innan tillstånd kan ges.

Ett GPS-system skulle ge Västerås flygplats bättre möjlighet att följa upp och påtala för berörd flygklubb eller pilot när man inte följer riktlinjerna. Det ger också tillsynsmyndigheten bättre möjligheter att kontrollera verksamheten. Det är idag oklart om fullständig genomgång av registrerade flygrörelser sker kontinuerligt eller endast inför möte med tillsynsmyndigheterna.

Det saknas åtagande att uppdatera hemsidan så att det blir tydligt hur klagomål kan rapporteras. Det ska framgå att alla klagomål tas omhand, följs upp och återrapporteras.

W.H. m.fl. har anfört detsamma som Naturskyddsföreningen och därutöver tillagt i huvudsak följande. Att Västerås flygplats anges som riksintresse gäller utrikesflyget och har inget samband med behovet av allmänflyg. I nuläget torde i stort sett alla flygskolor och privatflyg som varit stationerade på flygplatser i närområdet ha flyttats till Västerås.

Utökningen medför negativa konsekvenser i form av ökat buller och föroreningar inom ett område som är under kraftig utbyggnad av bostäder. Bullerberäkningarna tar inte tillräcklig hänsyn till detta. I domen görs ingen åtskillnad på olika flygfarkoster trots att de medför väldigt olika bullerstörningar. Särskilt helikopter, jetflyg och avancerad flygning stör. Särskilda restriktioner ska åläggas de flygplanstyper som bullrar mest. Helikopterflygningen måste nu tillståndsprövas eftersom så inte skett tidigare. Elflygplan bullrar betydligt mindre och därför bör det utökade skolflyget bara få ske med sådana.

För skolflyget, och även vid övningarna med avancerad flygning, stannar planen ofta kvar inom kontrollzonen och närområdet efter start och cirklar runt i området. Det innebär att det som i statistiken registreras som två flygrörelser (en start plus en landning) i själva verket genererar ett otal överflygningar och bullerstörningar. I bullerberäkningarna i miljökonsekvensbeskrivningen har man inte tagit hänsyn till dessa faktorer. Det bör göras faktiska bullermätningar för ett rättvisande resultat. Naturreservatet Björnön, kulturreseptatet Gäddeholm samt naturområdet Trådarängarna kommer att påverkas negativt av buller. Områdena har mycket höga natur-, kultur- och rekreationsvärden. Björnön är ett sådant ”tyst område” där riktvärdet 40 dBA FBN ska tillämpas. Det har inte utretts hur fågellivet samt hållandet av nötkreatur i områdena påverkas av flygbullret och överlag har inte bullerstörningarna i områdena utretts tillräckligt.

Miljökonsekvensbeskrivningen måste kompletteras i de avseenden som påtalats ovan samt vad gäller risken för påverkan på dricksvattenförsörjningen.

Det finns inga skäl till att närboende inte ska ingå i informationsorganet. Det är tveksamt om Miljö- och konsumentnämnden i Västerås stad fullt ut bevakar de närboendes intressen. Åtminstone bör protokoll från informationsorganets möten göras offentliga så att de närboende får tillfälle att komma med synpunkter på de ärenden som avhandlats.

Idag finns inget enkelt sätt att rapportera klagomål, vilket gör att antalet klagomål blir begränsat. Bolaget borde åläggas att på sin hemsida ha en funktion för klagomål kopplat till en databas. Databasen kan sedan vara ett underlag för informationsorganet vid analyser av verksamheten.

Bolaget har anfört i huvudsak följande. Tillståndsmyndigheten ska inte göra någon behovsprövning, utan har att bedöma om den ansökta verksamheten är acceptabel ur miljösynpunkt. Sökt omfattning är dock inte oskälig i förhållande till den förväntade befolkningsökningen i regionen och den omfattande skolflygverksamhet som finns vid flygplatsen. Tillgången till flygplatser som erbjuder skolverksamhet i Stockholmsområdet har därtill minskat och det finns alltså en efterfrågan. Att förlägga verksamheten till Västerås är fördelaktigt bl.a. med hänsyn till de goda kommunikationsmöjligheterna till Stockholm.

De förväntade miljökonsekvenserna är inte av en sådan omfattning att verksamheten inte kan tillåtas med de meddelade villkoren och de av bolaget gjorda åtagandena. Bolaget följer gällande tillstånd. Frågor kring efterlevnaden av gällande tillstånd hanteras inom ramen för tillsynen.

Genomförda bullerberäkningar har skett enligt modellen INM som överensstämmer med den metod som redovisas av ECAC, och som ska vara utgångspunkten för bullerberäkningar enligt en överenskommelse mellan Transportstyrelsen, Försvarsmakten och Naturvårdsverket.

Västerås stad har inte pekat ut några så kallade tysta områden på Björnön. Det utesluter dock inte området från att vara av sådant slag att tystnad troligtvis är en viktig del av upplevelsen. Björnön är ett välbesökt rekreationsområde snarare än en ostörd fågellokal, och har inget skydd som fågelskyddsområde. Ljudnivån bedöms inte vara högre än att den kan accepteras från upplevelsesynpunkt och med hänsyn till påverkan på fågellivet. Detsamma gäller för kulturreseptatet Gäddeholm och Trådarängarna.

Angående risk för föroreningsspridning från flygplatsverksamheten vid extremfall så som översvämning, har detta utretts i miljökonsekvensbeskrivningen i enlighet med prognoserna för ökad nederbörd. Vid ett sådant extremfall kan en konsekvens bli att Limstabäcken översvämmas samtidigt som Mälarens nivå är hög och stora nederbördsvolymer behöver rinna av från flygplatsen. Vatten beräknas vid stora nederbördsvolymer kunna rinna av rullbanan då denna är konstruerad för snabb avrinning. Däremot kan vatten sannolikt riskera att bli stående vid vissa andra verksamhetsytor. Miljökonsekvenserna på grund av sådana situationer bedöms dock inte som särskilt allvarliga eftersom det inte finns några verksamheter som i sig ger upphov till några utsläpp. Vidare kan noteras att häftiga regn och ökade infiltrationsmängder bedöms kunna hanteras väl genom det sätt som Mälarenergi styr infiltration och uttag av vatten för den allmänna vattenförsörjningen.

Det krävs inte ytterligare regleringar av flygtrafiken än vad som redan meddelats av mark- och miljödomstolen genom det allmänna villkoret och villkor 2 och villkor 3. Västerås flygplats är en allmän flygplats som är öppen för civil och militär trafik och fyller ett allmänt samhällsintresse. Det innebär att bolaget saknar rådighet över vilka flygplanstyper som trafikerar flygplatsen, utöver gällande internationell reglering. Det är därför inte möjligt att föreskriva att en del av flygtrafiken ska ske med eldrivna flygplan.

Att utöka antalet rörelser samtidigt som tidsperioderna när dessa får utföras ytterligare begränsas, skulle innebära att flygaktiviteten under de perioder då verksamheten tillåts skulle kunna bli betydligt mer intensiv med mer kontinuerligt buller än idag. Det skulle också kunna innebära att trafikintensiteten periodvis ökar i sådan utsträckning att kompletterande investeringar i infrastruktur skulle bli nödvändiga. Det skulle i sin tur

medföra kostnader som bolaget inte anser står i proportion till nyttan med den föreslagna begränsningen. Ytterligare begränsningar förhindrar också en ändamålsenlig och konkurrenskraftig verksamhet.

Av den tekniska beskrivningen framgår anpassningen av de olika flygvägarna för att undvika flygning över Västerås tätort, över Irsta, samt när så är möjligt även över Björnön. Det finns ur bullersynpunkt inga skäl att meddela ytterligare villkor för allmänflyget. Som en referens kan noteras att vid flygning med lätt skolflyg vid höjden 1 000 fot är ljudnivåerna omkring maximalt 60 dBA.

Det är inte möjligt att förena ett kontrollprogram med tvingande krav på sanktioner. Samtliga meddelade villkor och åtaganden gäller även när flygledartornet är stängt. Bullermätningar kan lämpligen hanteras inom ramen för kontrollprogrammet.

Det är varken praktiskt eller juridiskt möjligt att tillse att allt allmänflyg som trafikerar flygplatsen har GPS-utrustning. Det finns vid flygplatsen ett uppföljningssystem baserat på radardata. Den absoluta majoriteten av alla flygrörelser bedöms bli registrerade i systemet och det bedöms tillräckligt.

Miljö- och konsumentnämnden i Västerås stad ingår i informationsorganet och ska beakta kommuninvånarnas intressen. Nämnden ska därför i första hand utgöra en representant för de närboende.

Det är möjligt att via flygplatsens hemsida på ett enkelt sätt lämna in ett klagomål via ”kontakta oss” och ett formulär.

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL

Huvudfrågan i målet är om tillstånd ska ges för flygverksamhet vid Västerås flygplats i ansökt omfattning. W.H. m.fl. har begärt att helikoptertrafiken ska tillståndsprövas eftersom det är oklart om den omfattas av nuvarande tillstånd. Det ska därför redan inledningsvis förtydligas att helikopterflyg omfattas av ansökan och därmed av tillståndsprövningen.

Om tillstånd ges blir fråga om vilka villkor som ska gälla, framför allt med avseende på buller samt kontroll och uppföljning av verksamheten.

Det finns också anledning att inledningsvis poängtera att prövningen är begränsad till att bedöma om ansökt verksamhet kan tillåtas. Frågor om efterlevnad av det nu gällande tillståndet hanteras inom ramen för tillsynen och faller utanför prövningen.

Avvisning

Bolaget har yrkat att tiden för när den uppskjutna frågan om dagvatten ska redovisas till mark- och miljödomstolen ska förlängas. Eftersom bolaget inte har överklagat mark- och miljödomstolens dom, och yrkandet saknar samband med en överklagad del av domen, ska yrkandet avvisas.

J.K. och W.L. har inte inkommit med fullmakt för W.H. att företräda dem trots föreläggande därom. Deras överklaganden ska därför avvisas.

Miljökonsekvensbeskrivning m.m.

Klagandena har invänt att miljökonsekvensbeskrivningen är bristfällig i flera avseenden och måste kompletteras. Mark- och miljööverdomstolen anser dock att miljökonsekvensbeskrivningen ger tillräckligt underlag för att kunna pröva ansökan i sak och den kan således godkännas. Särskilt kan nämnas att bullerutredningen, som är utförd enligt gängse metod, utgår från verksamhetens drift och omfattning så som den redovisas i ansökan.

Klagandena har också anfört att bolagets redovisning av kontroll av verksamheten inte är tillräcklig och bl.a. begärt att ansökan ska kompletteras med ett fullständigt förslag till kontrollprogram. Mark- och miljööverdomstolen bedömer att ansökan är tillräcklig även i detta avseende.

Tillstånd

Mark- och miljööverdomstolen bedömer att bolaget genom utredningen visat att lokaliseringen är lämplig. Utredningen ger även stöd för att verksamheten kan godtas i förhållande till påverkan på dricksvattenförsörjningen.

Klagandena har framför allt haft synpunkter på bullerpåverkan, och då främst sådan hänförlig till allmänflyget som är en del av den civila trafiken. Enligt 6 § förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader (trafikbullerförordningen) bör buller från flygplatser inte överskrida 55 dBA FBN och 70 dBA maximal ljudnivå flygtrafik vid en bostadsbyggnads fasad. Av 7 § följer att om den ljudnivå om 70 dBA maximal ljudnivå flygtrafik som anges i 6 § första stycket ändå överskrids, bör nivån inte överskridas mer än sexton gånger mellan kl. 06.00 och 22.00 och tre gånger mellan kl. 22.00 och 06.00. Av bullerutredningen följer att 17 permanentboende kommer att beröras av buller över 55 dBA FBN samt att 336 permanentboende kommer att beröras av maximalnivåer över 70 dBA tre gånger mellan kl. 06.00 och 22.00. Ingen berörs mer än sexton gånger under sistnämnda period. Således överskrids riktvärdena i 6 § i begränsad mån medan riktvärdena i 7 § innehålls. Mark- och miljödomstolen har föreskrivit villkor om att bolaget ska utföra bullerskyddsåtgärder på bostadsbyggnader (både permanent- och fritidsbostäder) och vård- och undervisningslokaler som utomhus exponeras för buller i viss närmare angiven omfattning. Genom detta tillförsäkras en godtagbar bullermiljö där riktvärdena i trafikbullerförordningen annars riskerar att överskridas.

Vad gäller påverkan på natur- och kulturområdena Björnön samt Gäddeholm och Trådarängarna (Gäddeholm) kan framför allt noteras att delar av Björnön riskerar en ljudnivå över 55 dBA FBN. Även maximala nivåer över 70 dBA riskeras där. I Gäddeholm är bullerpåverkan mindre, men maximala ljudnivåer över 70 dBA kan förekomma. Inget av områdena är dock utpekade som ett sådant "tyst område" där riktvärdet 40 dBA FBN ska gälla enligt Naturvårdsverkets handledning för flygbuller.

Mark- och miljööverdomstolen instämmer sammantaget i mark- och miljödomstolens bedömning att det inte föreligger hinder mot tillåtlighet och att tillstånd kan ges. Med

hänsyn till att bullerpåverkan på bebyggelseområden samt på Björnön och Gäddeholm bedöms acceptabel med föreskrivna bullervillkor saknas också skäl att besluta om begränsningar i antalet rörelser avseende olika flygplanstyper.

Villkor

Buller

Det villkor som har föreskrivits av mark- och miljödomstolen avseende lägsta höjd för skolflyg bedöms som lämpligt och det saknas anledning att skärpa villkoret ytterligare. De upprepade start- och landningsövningarna bedöms vara mest störande eftersom de genererar ett antal överflygningar i trafikvarv. Det är därför rimligt att dessa regleras särskilt. Eftersom det i huvudsak är skolflygen som ägnar sig åt sådan verksamhet saknas skäl för att villkoret ska gälla övrigt allmänflyg.

Klagandena har lyft fram att skolflyget, och då framför allt ”cirklande”, bedöms särskilt störande. Bolaget är genom det allmänna villkoret skyldigt att i huvudsak följa det som anges i ansökan med bilagor, bl.a. det som anges om flygvägar. Som huvudregel ska alltså skolflyget följa trafikvarvet vid upprepade start- och landningsövningar. Sådan flygning kan dock som ovan konstaterats upplevas störande eftersom den kan generera en rad överflygningar. Mark- och miljööverdomstolen anser därför att det är lämpligt att begränsa denna övningsverksamhet under sommarperioden, när flest människor är utomhus.

Mark- och miljödomstolen har föreskrivit en sådan begränsning i villkor 3 bl.a. genom att skolflyg och allmänflyg med upprepade start- och landningsövningar endast får ske följande tider:

Den 15 juni – den 15 augusti: helgfri måndag – fredag kl. 09.00–18.00.

Den 16 augusti – den 14 juni: helgfri måndag – fredag kl. 07.00–20.00, lördag, kl. 09.00–17.00.

Naturskyddsföreningen har begärt en ytterligare begränsning på så sätt att upprepade start- och landningsövningar endast ska få ske i begränsad omfattning på lördagar

15 maj till 15 juni. Bolaget har invänt att en sådan begränsning skulle medföra mer intensiv trafik övrig tid, vilket kan leda till behov av investeringar i infrastruktur som inte står i rimlig proportion till nyttan. Bolaget har också anfört att ytterligare begränsningar i tid skulle bli alltför ingripande för att möjliggöra bedrivandet av en ändamålsenlig skolflygverksamhet som kan möta efterfrågan.

Mark- och miljööverdomstolen anser att det är befogat att begränsa tiderna för upprepade start- och landningsövningar på det sätt som Naturskyddsföreningen har begärt. Detta bedöms som en rimlig åtgärd för att minska bullerstörningarna, eftersom det är under denna period som intresset av att vistas utomhus är som störst. Bolaget har inte närmare specificerat varför och i vilken omfattning åtgärden konkret skulle medföra ökade kostnader eller andra olägenheter. Sammantaget bedömer Mark- och miljööverdomstolen att åtgärden är proportionerlig. Naturskyddsföreningen har inte preciserat hur begränsningen ska utformas. Mark- och miljööverdomstolen finner det skäligt att begränsa tiden till kl. 10 – 14 på lördagar under perioden 15 maj – 14 juni. Villkor 3 ska därför ändras i enlighet med detta. I övrigt saknas skäl att föreskriva om ändrade eller ytterligare bullervillkor.

Kontrollprogram m.m.

Enligt praxis från Mark- och miljööverdomstolen är det tillräckligt att det anges i tillståndsbeslutet att det ska finnas ett kontrollprogram. Av det ska bl.a. mätmetod, mätfrekvens, och utvärderingsmetod framgå. Motivet är att det inte är praktiskt möjligt att ha en ordning där kontrollen i detalj fastställs i ett villkor med den rättskraft det då får, innebärande att varje ändring i kontrollen måste ske genom omprövning enligt 24 kap. miljöbalken. (MÖD 2003:131).

Mark- och miljööverdomstolen anser att det villkor avseende kontrollprogram som mark- och miljödomstolen har föreskrivit är lämpligt och i enlighet med praxis. Det saknas anledning att föreskriva om ytterligare preciseringar av hur kontrollen ska ske. Det är vidare i linje med praxis att kontrollprogrammet utformas i samråd med tillsynsmyndigheten och det saknas förutsättningar att genom villkor göra närboende till en remissinstans vid utformandet av kontrollprogrammet.

Klagandena har också framfört att tillsynsmyndigheten ska ges möjlighet att föreskriva bullervillkor i kontrollprogrammet. Villkoren för en miljöfarlig verksamhet fastställs i tillståndet. Därtill har domstolen möjlighet att överlåta åt en tillsynsmyndighet att besluta villkor av mindre betydelse, sådana villkor blir dock del av tillståndet. Mark- och miljööverdomstolen anser att bullerfrågan är av central betydelse i målet och inte lämplig att delegera till tillsynsmyndigheten. Det saknas därför möjlighet att besluta om delegation i detta avseende. Bullervillkoren ska istället fastställas i tillståndet, vilket också skett. Tillsynsmyndigheten övervakar att tillståndet samt meddelade villkor följs och har genom bestämmelser i bl.a. 26 kap. miljöbalken möjlighet att ingripa vid överträdelser.

Uppföljning

Klagandena har begärt att närboenderepresentanter ska ingå i informationsorganet. Med hänsyn till villkorens straffsanktionerade karaktär är det inte lämpligt att föreskriva att närboende *ska* ingå i organet, utan det är tillräckligt att tillsynsmyndigheten och bolaget i samråd kan besluta att andra kan adjungeras. Klagandena har även begärt att det ska föreskrivas att bolaget på sin hemsida ska ha en enkel möjlighet för allmänheten att rapportera sina klagomål. Bolaget har uppgett att det idag finns möjlighet att lämna klagomål via hemsidan. Det bedöms inte nödvändigt att föreskriva detta som villkor.

Till sist har klagandena begärt att allt allmänflyg, i vart fall det som är stationerat på flygplatsen, ska åläggas att ha GPS och att det ska finnas ett oberoende uppföljningssystem kopplat till detta. Mark- och miljööverdomstolen anser att detta framför allt är en fråga om uppföljning av verksamheten som lämpligen hanteras inom ramen för tillsynen. Det saknas därför skäl att föreskriva detta som ett villkor för verksamheten.

Sammanfattning

Sammantaget ändrar Mark- och miljööverdomstolen den överklagade domen endast på så sätt att tiden för när upprepade start- och landningsövningar med skolflyg och allmänflyg får ske på lördagar begränsas i viss mån. Överklagandena avslås i övrigt.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga B
Överklagande senast den 2022-03-03

I avgörandet har deltagit hovrättsrådet Fredrik Ludwigs, tekniska rådet Mikael Schultz,
hovrättsrådet Li Brismo och tf. hovrättsassessorn Frida Camber, referent.

Föredragande har varit Frida Jakobsson.



NACKA TINGSRÄTT
Mark- och miljödomstolen

DELDOM
2019-12-18
meddelad i
Nacka

Mål nr M 3969-17

SÖKANDE

Nya Västerås Flygplats AB

Ombud: Advokaterna M.W. och H.S.

SAKEN

Tillstånd till verksamheten vid Stockholm-Västerås Flygplats

AnläggningsID i miljöboken: 29606

Koordinater (SWEREF99): N 6606801, E 592260

DOMSLUT

Tillstånd

Mark- och miljödomstolen lämnar Nya Västerås Flygplats AB tillstånd enligt 9 kap. miljöbalken att vid Stockholm-Västerås Flygplats bedriva flygplatsverksamhet i en omfattning av högst 70 500 flygrörelser per år, varav högst 45 500 flygrörelser i trafikvarv, samt att, vid behov, göra de nybyggnationer samt om- och tillbyggnader som anses nödvändiga för denna verksamhet.

Villkor

För den tillståndsgivna verksamheten ska följande villkor gälla.

Allmänt villkor

1. Om inte annat följer av övriga villkor ska verksamheten bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad Nya Västerås Flygplats AB angivit i denna tillståndsansökan jämte bilagor samt vad bolaget i övrigt har uppgett eller åtagit sig i målet.

Dok.Id 609604

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 69 131 07 Nacka	Sicklastråket 1	08-561 656 40 E-post: mmd.nacka.avdelning4@dom.se www.nackatingsratt.domstol.se		måndag – fredag 08:00–16:30

Bananvändning

2. Vid start på bana 01 ska, så snart flygsäkerheten tillåter, luftfartyg med en startvikt överstigande 5,7 ton fortsätta rak utflygning till 3 000 fot (900 meter) MSL innan vänstersväng får påbörjas.

3. Skolflyg och allmänflyg med upprepade start- och landningsövningar får endast ske följande tider:

Den 15 juni - den 15 augusti: helgfri måndag - fredag kl. 09.00-18.00.

Den 16 augusti - den 14 juni: helgfri måndag - fredag kl. 07.00-20.00, lördag, kl. 09.00-17.00.

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

Nya Västerås Flygplats AB ska tillse att det i Aeronautical Information Publication (AIP) ska vara publicerat:

- att upprepade start- och landningsövningar för *lätt* skolflyg ska ske på en lägsta höjd på 1 000 fot (300 meter) MSL, utom i samband med start och landning,
- att upprepade start- och landningsövningar för *tungt* skolflyg ska ske på en lägsta höjd på 2 000 fot (600 meter) MSL, utom i samband med start och landning.
- att upprepade start- och landningsövningar för *lätt* skolflyg (med undantag för övning med helikopter) ska genomföras i det östra trafikvarvet vid varje tillfälle flygsäkerheten så tillåter.

Nya Västerås Flygplats AB ska tillse att trafikvarv med luftfartyg av turbulenskategori M och H, dvs. tungt skolflyg, förläggs öster om samhället Irsta så länge flygsäkerheten inte föranleder något annat.

Nya Västerås Flygplats AB ska tillse att överflygning över Hässlö vattenverk och dess infiltrationsbassänger undviks i samband med start och landning med helikopter från platta 6.

Bullerskyddsåtgärder

4. Nya Västerås Flygplats AB ska genomföra bullerskyddsåtgärder i bostadsbyggnader (både permanent- och fritidsbostäder) och vård- och undervisningslokaler som utomhus exponeras för

- FBN 55 dB(A) eller däröver,
- maximal ljudnivå 70 dBA eller däröver, mer än 16 gånger dag och kväll kl. 06-22.

Målet för de bullerbegränsande åtgärderna ska vara att FBN 30 dB(A) inte överskrids inomhus och att den maximala ljudnivån inomhus inte överskrider 45 dBA dag och kväll kl. 06-22.

Dimensionerande för bullerskyddsåtgärderna ska vara de mest bullrande flygplans-typerna som förekommer, dock inte sådana flygplanstyper som endast förekommer vid enstaka tillfällen.

Bullerskyddsåtgärderna ska utformas och företas i samråd med fastighetsägarna.

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

Åtgärderna ska vara vidtagna senast inom ett år från det att denna dom har vunnit laga kraft för de då berörda byggnaderna och för andra byggnader inom ett år efter det att byggnaden berörs.

Vid meningsskiljaktighet mellan Nya Västerås Flygplats AB och fastighetsägaren om åtgärdernas utformning och dimensionering, ska bolaget hänskjuta frågan till

tillsynsmyndigheten för beslut om vilka åtgärder som bedöms rimliga att kräva. Tillsynsmyndigheten kan också i varje enskilt fall medge anstånd från tidskravet för genomförande av åtgärder.

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

Avisning

5. Avisning av flygplan med glykol får endast ske inom ett av bolaget anvisat område, en avisningsplatta, som gör det möjligt att samla upp den glykol som rinner av flygplanen för omhändertagande. Bolaget ska inom ramen för egenkontrollen redovisa den mängd glykol som använts vid avisning, den mängd som samlats upp och hur den uppsamlade mängden omhändertagits.

Halkbekämpning

6. Halkbekämpning av rullbanor, taxibanor och ramper ska i första hand ske mekaniskt och/eller med sand. Vid användning av halkbekämpningsmedel ska sådana som är baserade på formiat eller kemikalier med jämförbara eller bättre egenskaper utifrån miljösynpunkt användas. Bolaget ska innan ett nytt halkbekämpningsmedel används informera tillsynsmyndigheten.

Bolaget ska inom ramen för egenkontrollen redovisa den mängd och typ av halkbekämpningsmedel som använts.

Kemikalier och avfall

7. Kemiska produkter och farligt avfall ska lagras och hanteras så att spill och läckage inte förorenar omgivningen. Flytande kemiska produkter och flytande farligt avfall ska förvaras inom invallning som rymmer minst den största behållarens volym samt 10 procent av övriga behållares volym. Dubbelmantlade tankar behöver inte vara invallade men ska vara försedda med larm för läckage samt skyddas mot påkörning.

Informationsorgan

8. För informationsutbyte i frågor rörande flygverksamheten ska finnas ett informationsorgan i vilket ska ingå representanter för Nya Västerås Flygplats AB, Västerås Flygfastigheter AB, flygtrafiktjänsten, Länsstyrelsen i Västmanlands län och Miljö- och konsumentnämnden i Västerås stad. På förslag från de nyssnämnda får tillsynsmyndigheten och bolaget i samråd besluta att även andra kan adjungeras till informationsorganet.

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

Kontrollprogram

9. För verksamheten ska finnas ett kontrollprogram vars närmare utformning ska bestämmas i samråd med tillsynsmyndigheten. Kontrollprogrammet ska bl.a. ange hur verksamheten ska kontrolleras med avseende på mätmetod, mätfrekvens och utvärderingsmetod. Nya Västerås Flygplats AB ska senast sex månader efter det att denna dom vunnit laga kraft ge in förslag på kontrollprogram till tillsynsmyndigheten.

Uppskjuten fråga om dagvatten

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

Nya Västerås Flygplats AB ska under en prøvotid utreda frågan om utsläpp av dagvatten till berörda recipienter bl.a. Limstabäcken och Mälaren-Västeråsfjärden.

Bolaget ska utreda vilka föroreningar och halter dagvattnet kan innehålla både vid nuvarande utsläppsförhållanden och förväntade effekter vid de utsläppsnivåer som kan uppnås vid tillståndsgiven verksamhet genom tillämpning av bästa möjliga teknik för rening av dagvatten. Utredningen ska omfatta system för uppsamling och avledning av dagvattnet samt lämpliga åtgärder för rening av dagvattnet. Kostnader

och tidplan för genomförande av lämpliga åtgärder ska redovisas. Utredningen ska göras i samråd med tillsynsmyndigheten, som får ange krav på exempelvis provpunkter och parametrar.

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

- Dagvattenflöden från verksamheten, inklusive årstidsvariationer, fördelat på bl.a. recipienterna Limstabäcken och Mälaren-Västeråsfjärden. Bedömning av behovet och omfattningen av recipientuppföljning i biflöden till dessa recipienter får ske i samråd med tillsynsmyndigheten.
- Verksamhetens andel av flödet i recipienterna, inklusive årstidsvariationer.
- Föroreningshalter och mängder av bl.a. suspenderade ämnen, fosfor och kväve, metaller, syreförbrukande ämnen (BOD₇ och COD_{Cr}) och pH från flygplatsen i förhållande till övrig belastning. För vägledning om ytterligare relevanta ämnen hänvisas till Västerås stads riktlinjer för dagvattenutsläpp och Havs- och vattenmyndighetens föreskrift HVMFS 2013:19 gällande särskilt förorenande ämnen och ämnen för fastställande av kemisk status. Provtagningen ska genomföras under tre vintersäsonger för att täcka in variationer i temperatur, nederbörd samt användningen av glykol och formiat.
- Påverkan på recipienterna, inklusive kvaliteten på vattenmiljön med avseende på relevanta miljökvalitetsnormer på kvalitetsfaktornivå.
- Lämpliga åtgärder såsom nytt system för uppsamling och avledning av dagvatten, inklusive smältvatten från glykolförorenad snö, reningsanläggning för dagvatten och anläggande av våtmark inklusive förslag till utformning, placering, kapacitet och reningsgrad av sådana åtgärder.
- Hantering och omhändertagande av släckvatten vid en eventuell olycka ska även redovisas.

Utredningen med förslag till åtgärder och slutliga villkor ska redovisas till mark- och miljödomstolen senast sex månader efter utgången av den tredje vintersäsongen eller senast den 1 oktober 2023.

Igångsättningstid

Den miljöfarliga verksamheten ska ha satts igång ingång senast ett år från det att denna dom vunnit laga kraft.

Verkställighetsförordnande

Yrkandet om verkställighetsförordnande avslås.

Miljökonsekvensbeskrivning

Mark- och miljödomstolen godkänner miljökonsekvensbeskrivningen.

Innehållsförteckning

BAKGRUND	11
YRKANDEN M.M.	11
FÖRSLAG TILL VILLKOR	12
Allmänt villkor	12
Bananvändning	12
Bullerskyddsåtgärder	13
Avisning	14
Halkbekämpning	14
Kemikalier och avfall	15
Informationsorgan	15
Kontrollprogram	15
Uppskjuten fråga	15
Förslag till ytterligare villkor under huvudförhandlingen	16
ÅTAGANDEN	17
ANSÖKAN	18
Stockholm-Västerås flygplats betydelse för regionen	18
Omgivningsbeskrivning	18
Ansökans omfattning och avgränsningar	21
Befintlig och sökt verksamhet	24
Övriga aktörers verksamhet	30
Flygtrafiktjänst och luftrum	31
Förändring av infrastrukturen	33
MOTIV FÖR VILLKOR	33
Trafikavveckling	33
Bullerbegränsande åtgärder	33
Halkbekämpning av markytor	34
Avisning av luftfartyg	34
Informationsorgan	34
MILJÖKONSEKVENSER	34
Sammanfattning	34
Buller	35
Utsläpp till luft	37
Påverkan på mark och vatten	39
Övriga miljökonsekvenser	41

TILLÅTLIGHETSFRÅGOR.....	41
Iakttagande av allmänna hänsynsreglerna	41
Tillåtlighet enligt 3 och 4 kap miljöbalken	46
Tillåtlighet enligt 5 kap. miljöbalken	46
Sammanfattning	47
KONTROLL AV VERKSAMHETEN	47
SAMRÅD	47
INKOMNA YTTRANDE.....	48
Transportstyrelsen	48
Trafikverket.....	49
Länsstyrelsen i Västmanlands län	49
Miljö- och konsumentnämnden Västerås stad	59
Kommunstyrelsen i Västerås stad	61
Naturvårdsverket	62
Mälarenergi AB.....	68
Naturskyddsföreningen.....	70
A.G.	74
J.W.....	76
..K.A.....	76
W.H. m.fl.....	77
Västerås Flygplats Närboendeförening	83
BOLAGETS BEMÖTANDE	83
Transportstyrelsen	83
Länsstyrelsen i Västmanlands län	86
Miljö- och konsumentnämnden i Västerås stad	88
Naturvårdsverket	89
Mälarenergi AB.....	95
Kommunstyrelsen i Västerås stad	96
A.G.	97
J.W.....	98
W.H. m.fl. och Västerås Flygplats Närboendeförening	98
Naturskyddsföreningen.....	101
DOMSKÄL.....	101
Miljökonsekvensbeskrivning	101
Tillstånd	101

Villkor.....	104
Uppskjuten fråga om dagvatten	110
Åtaganden	110
Igångsättningstid	111
Verkställighetsförordnande.....	112

BAKGRUND

Koncessionsnämnden för miljöskydd meddelade den 21 mars 1997 tillstånd enligt miljöskyddslagen (1996:387) till verksamhet vid Västerås flygplats. Tillståndet omfattade högst 55 000 flygrörelser per år, varav högst 350 flygrörelser med militära jetflygplan. Efter ett prövotidsförfarande meddelade miljödomstolen vid Stockholms tingsrätt den 16 mars 2001 villkor för verksamheten avseende bullerbegränsande åtgärder, avisning och halkbekämpning av rullbanorna, omhändertagande av kvävehaltigt vatten, regler för VFR-flygningar och införande av ett samarbetsorgan.

Efter att Västerås Flygplats AB ansökt om ändringstillstånd meddelade miljödomstolen vid Stockholms tingsrätt, genom dom i mål M 2913-07 av den 27 juni 2008, att verksamheten inom ramen för gällande tillstånd om 55 000 flygrörelser per år får innefatta högst 40 000 flygrörelser per år med VFR-flyg (skolflyg och allmänflyg), varav högst 23 500 flygrörelser för flygning i Västerås flygplats trafikvarv.

Verksamheten vid Stockholm-Västerås Flygplats drivs i dag av det helägda kommunala bolaget Nya Västerås Flygplats AB (bolaget). Bolaget har nu ansökt om att utöka verksamheten på Stockholm-Västerås Flygplats.

YRKANDEN M.M.

Bolaget har yrkat att mark- och miljödomstolen lämnar bolaget tillstånd enligt 9 kap. miljöbalken att vid Stockholm-Västerås Flygplats bedriva flygplatsverksamhet i en omfattning av högst 70 500 rörelser per år, varav högst 45 500 flygrörelser i trafikvarv, samt att, vid behov, göra de nybyggnationer samt om- och tillbyggnader som anses nödvändiga för denna verksamhet.

Bolaget har vidare yrkat att mark- och miljödomstolen godkänner den till ansökan bifogade miljökonsekvensbeskrivningen (MKB), meddelar verkställighetsförordnande för den ansökta verksamheten enligt 22 kap. 28 § första stycket miljöbalken samt fastställer villkor i enlighet med sökandens förslag.

För det fall mark- och miljödomstolen anser att det finns behov av att föreskriva en

igångsättningstid för när verksamheten senast ska ha satts i gång, yrkar bolaget att igångsättningstiden ska bestämmas till ett år från tidpunkten när tillståndet vunnit laga kraft.

Naturvårdsverket, Transportstyrelsen, Trafikverket, Miljö- och konsumentnämnden och Mälarenergi AB har ingen erinran mot att tillstånd ges.

Länsstyrelsen och kommunstyrelsen har tillstyrkt att tillstånd ges.

Naturskyddsföreningen, A.G., J.W., K.A., W.H. m.fl. och Västerås Flygplats Närboendeförening har motsatt sig att tillstånd ges.

FÖRSLAG TILL VILLKOR

Allmänt villkor

1. Om inte något annat följer av övriga villkor ska verksamheten bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad Nya Västerås Flygplats AB angivit i denna tillståndsansökan jämte bilagor samt vad bolaget i övrigt har uppgett eller åtagit sig i målet.

Bananvändning

2. Vid start på bana 01 ska, så snart flygsäkerheten tillåter, luftfartyg med en startvikt överstigande 5,7 ton fortsätta rak utflygning till 3 000 fot (900 meter) MSL innan vänstersväng får påbörjas.

3. Skolflyg och allmänflyg med upprepade start- och landningsövningar får endast ske följande tider:

Den 15 juni - den 15 augusti: helgfri måndag - fredag kl. 09.00-18.00.

Den 16 augusti - den 14 juni: helgfri måndag - fredag kl. 07.00-20.00, lördag, söndag och helgdag kl. 09.00-17.00.

Tungt skolflyg (flygplan med maximal startvikt överstigande 7 ton) får genomföra

maximalt 150 upprepade flygrörelser per år på andra tider än de ovan angivna, dock ej nattetid kl. 22.00-06.00.

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

Nya Västerås Flygplats AB ska tillse att det i Aeronautical Information Publication (AIP) ska vara publicerat

- att upprepade start- och landningsövningar för *lätt* skolflyg ska ske på en lägsta höjd på 1 000 fot (300 meter) MSL, utom i samband med start och landning,

- att upprepade start- och landningsövningar för *tungt* skolflyg ska ske på en lägsta höjd på 1 500 fot (450 meter) MSL, utom i samband med start och landning.

Bullerskyddsåtgärder

4. Nya Västerås Flygplats AB ska genomföra bullerskyddsåtgärder i bostadsbyggnader (både permanent- och fritidsbostäder) samt vård- och undervisningslokaler som exponeras för FBN 55 dB(A) eller däröver. Målet för de bullerbegränsande åtgärderna ska vara att FBN 30 dB(A) inte överskrids inomhus.

Bullerskyddsåtgärderna ska utformas och företas i samråd med fastighetsägarna.

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

Skyldigheten att vidta åtgärder föreligger endast med avseende på bostadsbyggnader (både permanent- och fritidsbostäder) samt vård- och

undervisningslokaler uppförda före den 8 februari 2018 och som senast vid den tidpunkten används för sitt ändamål och så alltså vid tiden för dom.

Åtgärderna ska vara vidtagna senast inom ett år från det att denna dom har vunnit laga kraft för de då berörda byggnaderna och därefter inom ett år efter det att en annan byggnad berörs.

Vid meningsskiljaktighet mellan Nya Västerås Flygplats AB och fastighetsägaren om åtgärdernas utformning och dimensionering, ska bolaget hänskjuta frågan till tillsynsmyndigheten för beslut om vilka åtgärder som bedöms rimliga att kräva. Tillsynsmyndigheten kan också i varje enskilt fall medge anstånd från tidskravet för genomförande av åtgärder.

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

Avisning

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

Halkbekämpning

6. Halkbekämpning av rullbanor, taxibanor och ramper ska i första hand ske mekaniskt och/eller med sand. Vid användning av halkbekämpningskemikalier ska sådana som är baserade på formiat eller kemikalier med jämförbara eller bättre egenskaper ur miljösynpunkt användas. Bolaget ska innan ett nytt halkbekämpningsmedel används informera tillsynsmyndigheten.

Kemikalier och avfall

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

Informationsorgan

8. För informationsutbyte i frågor rörande flygverksamheten ska finnas ett informationsorgan i vilket ska ingå representanter för Nya Västerås Flygplats AB, Västerås Flygfastigheter AB, flygtrafiktjänsten, Länsstyrelsen i Västmanlands län och Miljö- och konsumentnämnden i Västerås stad. På förslag från ovanstående får tillsynsmyndigheten och bolaget i samråd besluta att även andra kan adjungeras till informationsorganet.

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

Kontrollprogram

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

Uppskjuten fråga

Nya Västerås Flygplats AB ska utreda och redovisa påverkan från utsläpp av dagvatten från flygplatsverksamheten på berörda recipienter (Limstabäcken och Mälaren-Västeråsfjärden) och hur den kan begränsas.

Utredningen ska omfatta en utökad vattenprovtagning för kontroll av innehållet i det dag- och dränvatten som avleds från flygplatsverksamheten. Den reviderade kontrollen ska förutom provtagning av organiskt material, fosfor och kväve även omfatta en analys av relevanta ämnen som anges i Västerås stads riktlinjer för dagvattenutsläpp och Havs- och vattenmyndighetens föreskrift HVMFS 2013:19 gällande särskilt förorenande ämnen och ämnen för fastställande av kemisk status. Den utökade vattenprovtagningen ska genomföras under tre vintersäsonger för att täcka in variationer i temperatur, nederbörd samt användningen av glykol och formiat.

Lämpliga provtagningspunkter och omfattningen av provtagningen ska beslutas i samråd med tillsynsmyndigheten.

Nya Västerås Flygplats ska utvärdera och analysera den utökade vattenprovtagningen samt utreda och bedöma behovet av och möjligheterna till att vidta reningsåtgärder för att minska påverkan från flygplatsverksamheten. Hantering och omhändertagande av släckvatten vid en eventuell olycka ska beaktas i utredningen. Nya Västerås Flygplats ska lämna eventuella förslag till reningsåtgärder, inklusive förslag till utformning, placering, kapacitet och reningsgrad av sådana åtgärder, samt förslag till slutliga villkor för flygplatsens dagvattenhantering.

Utredningen ska redovisas till mark- och miljödomstolen senast sex månader efter utgången av den tredje vintersäsongen efter att tillståndet har tagits i anspråk.

Förslag till ytterligare villkor under huvudförhandlingen

Bolaget har under huvudförhandling i målet föreslagit följande ytterligare villkor:

- a) Antalet flygrörelser med civila flygplan (luftfartyg med en startvikt överstigande 5,7 ton) nattetid (kl. 22-06) begränsas till 500 per år. Akuta utryckningar och oplanerade landningar som måste ske av säkerhetsskäl omfattas inte av villkoret.
- b) Nya Västerås Flygplats ska tillse att överflygning över Hässlö vattenverk och dess infiltrationsbassänger undviks i samband med start och landning med

helikopter från platta 6.

Kommentar avseende b): För övriga flygrörelser gäller Transportstyrelsens regelverk. Minimiflyghöjden enligt Transportstyrelsens regelverk är 500 fot GND, start och landning undantaget.

Bolagets förslag till eventuellt tillägg i villkor 4:

Om mark- och miljödomstolen anser att reglering krävs har bolaget föreslagit följande tillägg till villkor 4, avseende åtgärder för nattrafik.

Nya Västerås Flygplats ska vidare vidta bullerskyddsåtgärder i bostadsrum i bostadsbyggnader, såväl permanentbostäder som fritidshus, samt i lokaler i skol- eller vårdbyggnader som regelmässigt används nattetid och som varaktigt utomhus exponeras för maximalljudnivåer överstigande 70 dB(A) tre gånger eller fler per natt (kl. 22-06) under 150 eller fler nätter per år. Målet för åtgärderna ska vara att den maximala ljudnivån inomhus nattetid inte överstiger 45 dB(A).

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

Bolaget anser att om tiden för åtgärder i villkor 4 ska vara så kort som ett år måste möjligheten för tillsynsmyndigheten att bevilja undantag finnas. Annars bör tiden för vidtagande av åtgärder i villkoret förlängas till tre år.

ÅTAGANDEN

Bolaget har slutligen gjort följande åtaganden.

- I AIP ska det ges en anvisning som innebär att upprepade start- och landningsövningar för lätt skolflyg (med undantag för övning med helikopter) ska genomföras i det östra trafikvarvet vid varje tillfälle flygsäkerheten så tillåter.

- Trafikvarv med luftfartyg av turbulenskategori M och H, dvs. tungt skolflyg, ska förläggas öster om samhället Irsta så länge inte flygsäkerheten föranleder något annat.
- Nya Västerås Flygplats åtar sig att verka för att det vid Stockholm-Västerås flygplats tillhandahålls blyfritt flygbränsle för de flygplanstyper som regelbundet trafikerar flygplatsen och verkar för att operatörerna vid flygplatsen när så är möjligt tankar med blyfritt bränsle.

ANSÖKAN

Stockholm-Västerås flygplats betydelse för regionen

Stockholm-Västerås Flygplats har både civil och viss mindre militär verksamhet och är en viktig regional flygplats för näringsliv och privatpersoner i Stockholm-Mälardalsregionen.

Enligt Översiktsplanen för Västerås stad "Västerås översiktsplan 2026 med utblick mot 2050" förväntas kommunen växa med cirka 1 500 personer per år och enligt det regionala utvecklingsprogrammet (RUP) för Västmanlands län år 2014–2020 kommer länet sannolikt att öka med 2 000 invånare per år fram till år 2020. Det bedöms därför finnas behov av en regional flygplats i länet.

Stockholm-Västerås Flygplats pekades år 2010 ut av Trafikverket som riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap. 8 § miljöbalken för att tillgodose behovet av flygplatskapacitet som i sin tur säkerställer framtida utveckling av utrikestrafiken i Mälardalen.

Omgivningsbeskrivning

Stockholm-Västerås Flygplats ligger cirka 5 km öster om Västerås centrum utmed Badelundaåsen vid Mälaren. Flygplatsen ligger på slättområdet öster om Badelundaåsen mellan Hässlösundet i Mälaren och Stockholmsvägen till Irsta. Landskapet kring flygplatsen är karakteristiskt för Mälardalen med åkrar samt hagmark och lövskog med betydande inslag av ädla lövträd. Flygplatsområdet ligger delvis inom område som är skyddsområde för Västerås grundvattentäkt.

Närmaste bostadsområden i väster är stadsdelarna Lillhamra och Hamre-Talltorp i östra Västerås, cirka 1,3 km väster om flygplatsen. Nordväst om flygplatsen och norr om E18 finns stadsdelarna Brandthovda samt Bjurhovda i östra Västerås. Landskapet norr om flygplatsen är glesbebyggt. Cirka 2 km öster om flygplatsen finns tätorten Irsta med knappt 3 000 invånare (uppgift från december 2014). Övriga områden öster och sydost om flygplatsen har gles bebyggelse. Sydost om flygplatsen ligger bostadsområdet Gäddeholm. Det finns några planerade områden för bebyggelse i närheten av flygplatsen som befinner sig i olika plan- och utbyggnadstadier. Dessa områden beskrivs närmare i miljökonsekvensbeskrivningen.

Som resenär eller anställd på flygplatsen finns flera transportmöjligheter till flygplatsen. Den huvudsakliga vägen till flygplatsen är väg E18 alternativt Stockholmsvägen. Förutom flygbussarna som går mellan flygplatsen och Cityterminalen i Stockholm är flygplatsen även ansluten till kollektivtrafiken. Västmanlands lokaltrafik, linje 3, går mellan flygplatsen och Västerås resecentrum via bostadsområdena Talltorp, Berghamra och Viksäng. Linje 3 går var 10:e minut dagtid vardagar och var 15:e minut övrig tid.

Översiktsplanen för Västerås stad Västerås översiktsplan 2026 med utblick mot 2050 antogs av kommunfullmäktige den 6 december 2012. I planen behandlas olika riksintressen inklusive flygplatsen och för flygbuller redovisas en flygbullerzon. Det anges att ingen ny bostadsbebyggelse eller nya vård- och undervisningslokaler bör tillkomma inom flygbullerzonen. Flygbullerzonen antogs av fullmäktige 2006. I beslutet anges att bullerzonen är grundad på senare tids flygtrafik och den tänkta utvecklingen av flygplatsen.

Detaljplan saknas för flygplatsområdet med undantag av ett mindre område i nordvästra delen som bland annat omfattar terminalbyggnader och ramp, DP 1402 K Västerås flygplats, flygterminal.

Stockholm-Västerås Flygplats pekades år 2010 ut av Trafikverket som riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap. 8 § miljöbalken. Behovet av flygplatskapacitet för att säkerställa framtida utveckling av utrikestrafiken i Mälardalen motiverar att Stockholm-Västerås Flygplats är ett utpekad riksintresse. Trafikverket har ännu inte tagit fram någon precisering av riksintresset för Stockholm-Västerås Flygplats. I avvaktan på att detta arbete ska genomföras utgör den flygbullerzon som godkändes av kommunfullmäktige 2006 planeringsunderlag för kommunen. I översiktsplanen redovisas även ett område med höjdbegränsning som berörs av flygplatsens krav på hinderfrihet.

Väg E18 norr om flygplatsen är utpekad som riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap. 8 § miljöbalken och ingår i det av EU utpekade Trans European Transport Network (TEN-T).

Mälaren är i sin helhet utpekad som riksintresse enligt 4 kap. 1 och 2 §§ miljöbalken med hänsyn till dess samlade natur- och kulturvärden. Turismens och friluftslivets intressen ska särskilt beaktas. I närheten av Stockholm-Västerås Flygplats finns även riksintresseområden enligt 3 kap. 6 § miljöbalken för kultur- och naturmiljövärden, det rörliga friluftslivet samt Natura 2000-områden. Det värdefulla område som ligger närmast flygplatsen är Badelundaåsen, nordväst om flygplatsen, som är utpekad som riksintresse för naturvärden. Badelundaåsen ingår även i kommunens grönstrukturplan som överordnat natur- och rekreationsområde.

Öster om flygplatsen finns riksintresseområden för naturvärden vid Irsta och Kärrbo. Även landsbygden öster om flygplatsen ingår i grönstrukturplanen. Söder om flygplatsen, i Mälaren, ligger Ridö-Sundbyholmsarkipelagen som är ett riksintesseområde för naturmiljö och friluftsliv samt Natura 2000-område. Sydväst om flygplatsen ligger Hästholmarna, Kattskär och Amundsgrund som utgörs av fem öar i Mälaren som är Natura 2000-område och naturreservat. Övriga riksintesseområden för naturvård och/eller naturreservat är områdena Johannisberg och Barkarö-Fullerö väster om Västeråsfjärden. I 4 kap. 2 § miljöbalken utpekas några områden i landet

där turismens och det rörliga friluftslivets intressen ska prioriteras särskilt och Mälaren med öar och strandområden är ett sådant område.

Söder om flygplatsen ligger friluftsområdet Björnön. Mellan Björnön och flygplatsen sträcker sig Hässlösundet. Dessa områden är utpekade som överordnat natur- och rekreationsområde samt stadsdelsskogkärnområde för biologisk mångfald i kommunens grönstrukturplan.

I flygplatsens omgivning finns fyra områden av riksintresse för kulturmiljövården. Två av dessa områden är dels ett område vid Badelunda norr om flygplatsen, dels ett område vid Irsta öster om flygplatsen. Vid Badelunda finns en tingsplats från medeltiden och en av landets största kungshögar. Irsta har en fornlämningsmiljö från bronsålder och tidig järnålder. Övriga riksintresseområden är ett område centralt i Västerås och ett område vid Fullerö väster om Västeråsfjärden.

Ansökans omfattning och avgränsningar

Flygplatsverksamhet

Tillståndsansökan omfattar flygplatsverksamheten vid Stockholm-Västerås Flygplats. Flygplatsverksamhet består av tillhandahållande av infrastruktur för flygplan och andra luftfartyg genom nyttjande av flygplatsens anläggningar och servicefunktioner.

Flygplatsområdet utgör i enlighet med Naturvårdsverkets allmänna råd om bl.a. tillståndsprövning av flygplatser (NFS 2008:6) utgångspunkten för bedömningen av vad som ska omfattas av ansökan. Flygplatsområdet består av två områden som benämns airside och landside. Med airside avses det inhägnade område som är avsett för luftfartygens rörelser på marken. Gränsen går vid säkerhetskontrollen i terminalbyggnaden och det staket som omger området. Med landside avses det övriga området som används för flygplatsanknuten verksamhet.

Till flygplatsverksamhet hör den verksamhet som är nödvändig för driften av luftfartyg. Flygplatsverksamheten vid Stockholm-Västerås Flygplats består i huvudsak av följande verksamheter:

- Tillhandahållande av in- och utflygningsvägar för flygtrafik
- Drift av terminal på flygplatsområdet
- Drift och underhåll av rullbanor, taxibanor och uppställningsplattor
- Tillhandahållande av marktjänster åt flygbolagen såsom avisning och passagerar- och bagagehantering m.m.
- Verksamhet i hangarer och verkstäder
- Marktransporter vid flygplatsen
- Kemikalie- och avfallshantering
- Drivmedelshantering på airside
- Brand- och räddningstjänst samt brandövningsplats
- Drift och underhåll av försörjningssystem avseende kyla, värme och el
- Omhändertagande av spillvatten och dagvatten

Följdverksamhet

I ansökan redovisas följdverksamheter till flygplatsverksamheten, dvs. flygtrafik till och från flygplatsen inom LTO-cykeln samt marktransporter till och från flygplatsen. Nya Västerås Flygplats saknar rådighet över följdverksamheterna. För dessa verksamheter har ändå gjorts beräkningar av utsläpp till luft och beräkning av buller från flygtrafiken. Detta redovisas i MKB:n. Flygrörelser inom LTO-cykeln är inte en del av själva flygplatsverksamheten, men ska beaktas vid prövningen eftersom flygrörelserna får anses ha ett omedelbart samband med den tillståndsprövade verksamheten. Enligt rättspraxis redovisas utsläpp till luft från flygrörelser inom LTO-cykeln och vid bedömning av bullerexponering beaktas buller i närområdet och i förhållande till gällande riktvärden för buller från flygplatser.

Andra verksamheter

I anslutning till flygplatsen finns verksamheter som har koppling till flygplatsverksamheten, men som drivs av annan aktör än Nya Västerås Flygplats AB. Verksamhet som drivs av annan aktör som har eget tillstånd eller som har anmält sin

verksamhet enligt miljöbalken omfattas inte av denna ansökan. Verksamheterna och dess förväntade miljöpåverkan, såsom exempelvis utsläpp till dagvatten, beskrivs dock översiktligt i ansökan och bilagd teknisk beskrivning och MKB.

Shell Aviation Sweden AB säljer flygbränsle och har tillstånd enligt vattenskydds-föreskrifterna för lagring av JET A1 vid platta 1 och lagring av petroleumprodukter vid platta 4. Air BP har tillstånd enligt vattenskyddsföreskrifterna för lagring av JET A1 vid platta 4. Swedfuel Europe AB har tillstånd enligt vattenskyddsföreskrifterna för lagring av petroleumprodukter vid platta 6 och Hjälmco Oil AB har tillstånd enligt vattenskyddsföreskrifterna att lagra blyfri flygbensin och blyad flygbensin på platta 4, dessa tillstånd används dock inte för närvarande.

Utöver flygplatsverksamheten finns även en övningsbana för motorfordon (halkbana) på airside. Halkbanan är anmälningspliktig enligt miljöprövnings-förordningen och har ett verksamhetstillstånd enligt miljöskyddslagen från 1987 och ett tillstånd enligt vattenskyddsbestämmelserna från 2016 som medger att vid ett och samma tillfälle hantera maximalt 2 000 l bensin, 400 l diesel, 100 l spillolja och 100 l oljor.

Därutöver bedrivs verksamhet av flygskolor, helikopteroperatör, flygförening, flygmuseum och ett bolag som bedriver flygplansservice vid flygplatsen. För en fullständig redovisning hänvisas till den tekniska beskrivningen.

Övriga verksamheter vid flygplatsen som restaurang, kontor m.m. som inte har någon direkt anknytning till den praktiska driften av flygplatsen omfattas inte av denna ansökan. Inte heller deras miljökonsekvenser beskrivs eftersom de endast har marginell miljöpåverkan. Denna avgränsning stämmer överens med vad som anges i Naturvårdsverkets allmänna råd.

Befintlig och sökt verksamhet

Flygtrafik

Flygtrafiken vid flygplatsen utgörs idag av linjefart och charter, allmänflyg och militärflyg. Linjefart och charter består av flygningar av in- och utrikes persontrafik och fraktflyg. Allmänflyget består av taxiflyg, privatflyg, skolflyg, ambulansflyg samt bruksflyg (arbetsflyg såsom inspektion av kraftledningar, flygfotografering, djurinventering m.m.). Vilka flygplanstyper som vid varje tidpunkt trafikerar flygplatsen är avhängigt vilka aktörer som trafikerar flygplatsen. Vid flygplatsen förekommer en omfattande skolflygverksamhet och övning sker i trafikvarv belägna öster och väster om flygplatsen. Skolflygverksamhet förekommer med lätt skolflyg, helikoptrar och tungt skolflyg. Upprepade start- och landningsövningar får endast ske mellan vissa tider och får inte heller ske under vissa helgdagar. För en närmare redovisning hänvisas till den tekniska beskrivningen.

Flygtrafiken förväntas även i framtiden i huvudsak utgöras av linjefart och charter, allmänflyg och militärflyg. En prognos har tagits fram för den förväntade utvecklingen vid Stockholm-Västerås Flygplats. Efterfrågan på linjeflyg och charter styrs av befolkningsunderlaget och konkurrensen från övriga flygplatser i Mälardalsregionen, se bl.a. den tekniska beskrivningen.

Mot bakgrund av bland annat den bedömda befolkningsutvecklingen omfattar denna tillståndsansökan 70 500 rörelser per år, vilket vid god trafiktillväxt beräknas uppnås omkring år 2040. Antalet passagerare förväntas öka från cirka 114 000 år 2015 till cirka 300 000 år 2040. Av det totala antalet flygrörelser bedöms linjefart och charter uppgå till cirka 5 500 rörelser, allmänflyget till cirka 64 500 rörelser och militärflyg till cirka 500 rörelser, varav 350 med militära jetflygplan. Med beaktande av att flera flygplatser i regionen inte längre vill ta emot skolflygverksamhet, bedömer Nya Västerås Flygplats att det kommer att finnas en stor efterfrågan på skolflygverksamhet vid flygplatsen även framöver. Allmänflyget med bland annat privat- och skolflyg förväntas därför öka i framtiden. Enligt Nya Västerås Flygplatsbedömning finns det inte någon annan flygplats än Stockholm-Västerås Flygplats i

Stockholmsregionen som är mer lämpad att härbärgera det allmänflyg som de senaste åren flyttat från andra flygplatser till Stockholm-Västerås Flygplats. För en mer detaljerad genomgång av allmänflygets utveckling hänvisas till miljökonsekvensbeskrivningen.

Flygplatsens utformning och anläggningar

Flygplatsområdet är cirka 180 ha stort. Flygplatsens anläggningar utgörs i huvudsak av en rullbana med tillhörande taxibanor samt plattor med uppställningsplatser för luftfartyg. Rullbanan är 2 581 m lång och 46 m bred och har en bärighet som medger landning av de flesta flygplanstyper som är vanliga i Sverige, med begränsningar för de allra tyngsta flygplanstyperna. Rullbanan löper i nord-sydlig riktning och benämns bana 01 vid start och landning mot norr och bana 19 vid start och landning mot söder efter kompassriktningen.

Inom airside finns cirka 30 byggnader, bland annat terminalbyggnaden för passagerare, garage för uppställning av fordon, verkstad, lagerbyggnader, förrådsbyggnader och hangarer samt andra byggnader, i vilka det bedrivs flygplatsanknuten verksamhet. Det finns även byggnader i vilka det bedrivs annan verksamhet. Avloppen från de lokaler i vilka det sker verkstadsarbeten, avspolning och tvätt av fordon har oljeavskiljare och avloppsvattnet härifrån avleds till kommunens spillvattensystem.

Vid flygplatsen finns också ett antal cisterner för flygbränsle, fordonsbränsle, glykol och för förvaring av spillolja. Cisternen för JetA1 är utrustad med dubbelskrov, överfyllnadsskydd, larm för överfyllnad, larm för läckage samt omges av en invallad yta. Cisternerna för bensin och diesel står inom invallning. Tankning sker på ytor som är försedda med oljeavskiljare. Utloppen mynnar i flygplatsens dag- och dränvattensystem.

Inom flygplatsen finns ett ledningssystem för dag- och dränvatten samt ett spillvattennät. Dagvattnet avleds via ledningar till Limstabäcken och ett invallningsdike för vidare avledning till Mälaren.

Spillvattnet som består av sanitärt avloppsvatten från flygplatsområdets fastigheter samt från avlopp från flygplatsens verkstäder och lokaler för uppställning av flygplatsens olika markfordon, avleds till det kommunala ledningsnätet. Dricksvattnet kommer från det kommunala ledningsnätet.

Nya Västerås Flygplats bedömer att den nuvarande infrastrukturen som utgångspunkt klarar den sökta verksamheten. Det kan komma att krävas några fler hangarer och uppställningsplatser på grund av den förväntade ökningen av allmänflyget med framför allt skolflyg.

Hantering av luftfartyg från ankomst till avgång

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

- a) Ankomst och intaxning från landningsbana till uppställningsplatta.
- b) Anslutning av el för att luftkonditionering, värme och belysning i luftfartyget ska fungera, batterierna laddas och försörjningen av tryckluft till motorerna säkerställs. Eldrivna GPU (strömförsörjningsaggregat) finns för de ordinarie uppställningsplatserna. En mobil dieseldriven GPU samt ett reservkraftaggregat finns att använda vid behov.
- c) Påfyllning av drivmedel till luftfartyg.
- d) Av- och påstigning av passagerare.
- e) Ur- och inlastning av bagage och fraktgods.
- f) Hantering av dricksvatten, avloppsvatten och avfall.
- g) Catering- och städtjänster.
- h) Eventuell avisning av luftfartyg före start.
- i) Eventuell halkbekämpning av bana före start.
- j) Uppstart och uttaxning till rullbana och avgång.

Flygplatsverksamheten

Fälthållning

Nya Västerås Flygplats bedriver sommar- och vinterfälthållning på flygplatsen. Sommarfälthållning består av kontroller, renhållning och allmänt underhållsarbete av banor, vägar och plattor samt hinderbevakning, vilt- och fågeljakt m.m.

Vinterfälthållning av flygoperativa ytor består bland annat av dels mekanisk halkbekämpning genom plogning, sopning, blåsning och sandning, dels kemisk halkbekämpning med hjälp av natriumformiat när så krävs. Mängden natriumformiat som förbrukas varierar från år till år beroende på väder. Under 2015 förbrukades 11,5 ton natriumformiat. Använd mängd uppgår normalt till mellan 10-20 ton per år. Omkring 80-90 % av den formiat som används består av granuler, resten är i flytande form och används endast vid särskilt torra förhållanden. Eftersom ytorna inte förväntas öka nämnvärt i sökt verksamhet, förväntas inte heller använda mängder natriumformiat öka i någon större utsträckning. Användningen styrs främst av väderleken.

Avisning

När det finns isbeläggning på luftfartyget eller när det finns risk för att sådan ska uppstå, sker avisning före start. Is på luftfartygskroppen utgör en stor fara för flygsäkerheten och måste därför utföras med stor noggrannhet och i erforderlig omfattning. Det är befälhavaren på varje enskilt luftfartyg som bestämmer om avisning ska ske. Förbrukningen av avisningsvätska bestäms huvudsakligen av väderleksförhållanden, antalet startande luftfartyg som kräver avisning, luftfartygens storlek samt hur sparsamt avisning sker. För avisning av luftfartyg används monopropylen-glykol (glykol typ I eller typ II). 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).

Avisningen på Stockholm-Västerås Flygplats sker på uppställningsplatta 1. Avisningsvätskan som rinner av luftfartyget samlas upp med hjälp av en sugbil efter varje avisningstillfälle och transporteras vidare till ett mellanlager på flygplatsens område innan den hämtas av en godkänd transportör till Mälarenergis avloppsreningsverk. Merparten av den glykol som hamnar på plattan sugas upp. Under 2015 samlades 20 ton glykolblandat vatten upp som transporterades till Mälarenergis reningsverk. Varje avisning bokförs. Den glykol som inte samlas upp avrinner med dagvattnet via dagvattenbrunnar till dagvattenledningarna.

I nuläget används mellan 10-15 m³/år, beroende på väderlek. I sökt verksamhet bedöms förbrukningen öka då andelen linjefart och charter förväntas öka. Förbrukningen kan i sökt verksamhet förväntas öka cirka 3,7 gånger, dvs. till omkring 40-50 m³/år.

Snöröjning

Snöröjning sker med plogbil och snön läggs upp vid sidan av rullbanan och utanför plattorna. I samband med snöröjning kan utlagd formlat även komma att plogas eller slungas ut på stråkytorna bredvid banan. Smältvattnet samlas in via dränerings- och/eller dagvattenledningarna.

Drivmedelshantering

Nya Västerås Flygplats ansvarar för flygbränslehanteringen och hantering av bränslen för sina markfordon vid platta 1 och platta 2. Flygskolorna hanterar flygbränsle vid platta 4 och platta 6.

Marktransporterna inom airside sker med personbilar, lätta lastbilar och specialfordon för flygplatsdrift, exempelvis PSB (plog-, sop- och blåsfordon). I dagsläget finns cirka 25 fordon. Markfordonen vid flygplatsen använder diesel (även EcoPar-diesel) och bensin. Bränslet kommer från en depå i Västerås hamn, med undantag för EcoPar som levereras från Göteborg.

Flygplan och andra luftfartyg använder JetA1 eller bensin. Tankning sker med hjälp av tankbilar. Tankbilarna är försedda med överfyllnadsskydd och står uppställda på en platta som är kopplad till oljeavskiljare. Vid en eventuell överfyllning sanerar tankpersonalen omedelbart spillet. Vid ett eventuellt större läckage larmas flygplatsens räddningstjänst. JetA1 transporteras från Bergs oljedepå i Nacka till flygplatsens drivmedelsdepå.

Flygbränsleförbrukningen förväntas öka i takt med att verksamheten ökar. Förbrukningen av JetA1 kan komma att nästan fyrdubblas och ökar främst i takt med att linjefart och charter ökar. Förbrukningen av flygbensin förväntas däremot minska till ungefär hälften p.g.a. övergång från flygbensindrivna till jetbränsledrivna skolflygplan, trots prognosticerad ökning av allmänflyget. Nya Västerås Flygplats verkar för att blyfri bensin ska används i större utsträckning.

Underhåll, fordonstvätt och fordonsavisning

I fältverkstaden vid platta 3 sker underhåll av flygplatsens markfordon och det förekommer också att fordon och maskiner spolas och tvättas av. Vattnet härifrån leds via oljeavskiljare till kommunens spillvattennät.

Avfalls- och kemikaliehantering

Det hanteras en mängd olika kemiska produkter i verksamheten och hanteringen sker primärt inomhus. Kemikalierna lagras inom invallningar och risken för spill eller andra utsläpp är liten. Golvavloppen är oftast anslutna till oljeavskiljare och eventuella utsläpp sker till kommunens spillvattennät.

De kemiska produkter som förbrukas i störst omfattning vid Stockholm-Västerås Flygplats är avisningsmedel, halkbekämpningsmedel och drivmedel. Övriga kemikalier av betydelse för verksamheten används i liten omfattning och används framförallt i verkstaden för underhåll och består främst av avfettningsmedel, hydrauloljor, färg, lack, rengöringsmedel och absorberingsmedel. Flygplatsen har ett digitalt kemikaliehanteringsprogram som registrerar alla produkter och en riskbedöm-

ning görs inför inköp av en ny kemikalie. Kemikaliehanterings-programmet redovisar de av flygplatsens kemikalier som finns med på begränsningslistor, utfasningslistor och REACH.

Flygplatsen har en källsorterings- och miljöstation för omhändertagande av avfall som alla verksamhetsutövare har tillgång till. Farligt avfall förvaras i uppmärkta fat försedda med spillskydd där så krävs. Den töms idag av Ragn-Sells AB, VafabMiljö och Svensk Fettåtervinning.

Räddningstjänst och brandövningar

Räddningsövningar genomförs på olika platser inom flygplatsens verksamhetsområde och då endast med vatten. Skum används enbart vid skarpt läge. Brandövningar genomförs en gång per vecka, vilket innebär att personal som arbetar i skift får en övning var tredje vecka.

Större brandövningar sker två gånger per år i samarbete med räddningstjänsten. Då flygplatsen inte har någon egen brandövningsplats sker dessa på kommunens brandövningsplats vid Fågelbacken.

Övriga aktörers verksamhet

På flygplatsen hanteras två sorters flygbränsle, JET A-1 och Avgas 100 LL. Flygbränsleförsäljning sker av Shell Aviation Sweden AB vid platta 1 och 4, Swedfuel Europe AB vid platta 6 och Air BP vid platta 4. Tankning vid platta 1 utförs av flygplatsens personal.

Vid flygplatsen finns ett antal flygskolor och föreningar som har lokaler och uppställningsplatser för sina verksamheter. Det finns även operatörer som bedriver bruksflyg, flygplansservice och ett flygmuseum. Flygmuseet har tillstånd enligt vattenskyddsbestämmelserna att hantera 600 l olja och 400 l spillolja. Mellan platta 1 och platta 2, på airside, finns en halkbana som används vid trafikutbildning. För en detaljerad redogörelse hänvisas till den tekniska beskrivningen.

Flygtrafiktjänst och luftrum

Stockholm-Västerås Flygplats är en kontrollerad instrumentflygplats, vilket innebär att det finns flygtrafikledningstjänst. Flygtrafikledning sker för att förhindra kollision mellan luftfartyg i luften, mellan luftfartyg och fordon på flygplatsen samt för att främja ett välordnat trafikflöde. Tjänsten utförs i dagsläget av ACR. Luftrummet är kontrollerat och består av en kontrollzon (CTR) och ett terminalområde (TMA). Kontrollzonen, som ligger i direkt anslutning till flygplatsen, sträcker sig från marknivå upp till 1 500 fot (450 m) MSL³ och breder ut sig i sidled åt vardera håll från rullbanan. Terminalområdet är Stockholm terminalområde, vilket är gemensamt för alla flygplatser i Stockholmsregionen. Stockholm-Västerås Flygplats disponerar en sektor som utgår från 1 500 fot (450 m) MSL och sträcker sig upp till flygnivå 65 (2 000 m standardhöjd) samt utbreder sig i sidled.

Inflygning med instrumentflygregler (IFR) sker med hjälp av olika inflygningshjälpmedel och vid Stockholm-Västerås Flygplats finns olika system, varav ILS4 är det system som har högst precision. ILS finns tillgängligt vid inflygning och landning från norr. Vid flygplatsen finns olika system, vilket innebär att det alltid finns en alternativ inflygningsmetod om ett system fallerar och flygskolorna vid flygplatsen kan öva på alla tillgängliga metoder.

Flygtrafik och flygvägar

Vid flygplatsen förekommer flygning enligt VFR och IFR. Vid flygning enligt VFR sker flygning med hjälp av visuella referenser och det är framför allt allmänflyget som flyger enligt VFR. Flygning enligt VFR innebär att det förekommer en viss geografisk spridning av flygningarna då vägvalet beror på bland annat väder, hinder och pilotens förmåga. IFR-flygningar innebär att flygningen sker med hjälp av instrumentinflygningshjälpmedel. Dessa flygningar sker därför med en högre noggrannhet och är inte i samma utsträckning påverkade av väderförhållandena.

Start och landning sker på rullbanan eller på grässtråket beläget parallellt väster om rullbanan. Grässtråket är endast öppet sommartid. Helikoptrar kan även starta och landa på de olika plattorna. Av flygsäkerhetsskäl sker start och landning på banorna

företrädesvis i motvind. In- och utflygning enligt VFR sker i huvudsak via kontrollzonens in- och utpasseringspunkter, även om det inte är något formellt krav. Om så bedöms möjligt och piloten så önskar kan piloten ges tillstånd att lämna eller angöra kontrollzonen på annat sätt, oftast i syfte att förkorta flygvägen. Bruksflyg flyger ofta på annat sätt för att kunna utföra sitt uppdrag. Vid in- och utflygning undviks så långt möjligt överflygning över Västerås tätort, Irsta och Björnön. Det finns två väntlägen som används om trafiksituationen så kräver, vilket dock i dagsläget bedöms krävas endast i begränsad omfattning.

Starter på bana 19 med luftfartyg som har en startvikt överstigande 7 ton som ska svänga västerut, stiger i banans förlängning till en punkt som ligger cirka 7 km från flygfältet innan sväng påbörjas. Starter på bana 01 med luftfartyg med en startvikt överstigande 5,7 ton ska enligt gällande villkor, så snart flygsäkerheten tillåter, fortsätta rak utflygning till 3 000 fot MSL innan vänstersväng får påbörjas. För starter österut finns inga begränsningar, utan sväng får påbörjas vid lägsta höjd i relation till hinderfrihet, 500 fot MSL för bana 01 och 600 fot MSL för bana 19. Flygplatsen avser inte att genomföra några förändringar i det sätt som flygtrafiken hanteras vid start och landning.

Det finns två trafikvarv för VFR-trafik, ett öster och ett väster om flygplatsen. Majoriteten av trafikvarven förläggs i det östra varvet för att minimera bullerexponering av tätbebyggt område. Det finns också två trafikvarv för helikoptrar, vilka är snävare än varven för flygplan, samt ett trafikvarv för tungt skolflyg. Trafikvarven har utformats för att i möjligaste mån undvika tätorter och deras lokaliseringar bedöms vara de mest optimala ur störningssynpunkt. Trafikvarvets horisontella utbredning påverkas av många faktorer, såsom separationskrav från flygtrafikledningen, vindförhållanden, luftfartygets prestanda och inte minst pilotens förmåga. Antalet trafikvarv per dag över året varierar beroende på säsong, väder, utbildningsskede m.m. Eleverna får däremot en lägsta höjd att stiga till. Eleverna som flyger trafikvarven för VFR-trafik får anvisning om att ligga på lägst 1 000 fot MSL, med undantag för det östra varvet som får flygas på lägst 700 fot MSL under perioden september till och med april. I trafikvarvet för tungt skolflyg får eleverna

anvisning om att stiga upp till 1 500 fot MSL. I den tekniska beskrivningen återfinns radarspårsbilder över hur flygtrafiken flugit under 2015.

Förändring av infrastrukturen

Nya Västerås Flygplats bedömer att befintlig infrastruktur kan hantera 70 500 rörelser per år. Det kan dock komma att krävas fler hangarer och uppställningsplatser på grund av den förväntade ökningen av allmänflyget. Det ökade antalet passagerare kan kräva vissa anpassningar av terminalbyggnaden samt ett utökat antal parkeringsplatser.

MOTIV FÖR VILLKOR

Trafikavveckling

Nya Västerås Flygplats bedömer att flygtrafiken hanteras på det ur bullersynpunkt mest optimala sättet och att det inte finns skäl att införa några förändringar utöver de som föreslås i förslag till villkor. Det finns inget behov av att ytterligare reglera hanteringen av flygtrafiken i villkor.

Nya Västerås Flygplats föreslår ett villkor för bullerbegränsande åtgärder som är i enlighet med praxis. Det föreslås i första hand ingen reglering för nattrafik då bullernivåerna nattetid inte kommer att överskrida gällande riktvärden. Något krav på isolering för natt kommer därför inte att uppkomma. Om mark- och miljödomstolen anser att reglering krävs har bolaget föreslagit ett tillägg till villkor 4, avseende åtgärder för nattrafik.

Bullerbegränsande åtgärder

Nya Västerås Flygplats föreslår inget villkor för bullerskyddsåtgärder för militär trafik. Anledningen är att villkor med krav på sådana skyddsåtgärder enligt praxis inte återfinns i beslut för flygplatser där den militära verksamheten, som i aktuell ansökan, är av mindre omfattning och endast utgör en mindre del av den totala verksamheten. En jämförelse kan göras med Visby flygplats som också är en civil flygplats med militär trafik, men med betydligt fler militära rörelser än vid

Stockholm-Västerås Flygplats (5 750 militära flygrörelser). Visby flygplats har inte fått krav på vidtagande av bullerskyddsåtgärder från den militära trafiken. Domar med mer omfattande militär flygverksamhet än vid Visby flygplats bedöms inte som relevant att jämföra med i detta fall.

Halkbekämpning av markytor

Nya Västerås Flygplats föreslår ett villkor för halkbekämpning som innebär att halkbekämpning i första hand ska ske mekaniskt och/eller med varm sand. Vid användning av kemikalier ska i första hand formlatbaserade eller motsvarande eller ur miljösynpunkt likvärdiga eller bättre kemikalier användas.

Avisning av luftfartyg

Nya Västerås Flygplats föreslår ett villkor för avisning som är i linje med rättspraxis och ett antal relativt nyligen avgjorda prövningar av flygplatser, se bland annat meddelat tillstånd för Kiruna Airport, dom i mål M 2437-15 meddelad 2016-11-11 av mark- och miljödomstolen vid Umeå tingsrätt.

Informationsorgan

Nya Västerås Flygplats föreslår att det, som gjorts vid flera andra flygplatser, inrättas ett informationsorgan som ersätter det tidigare samarbetsorganet. Genom informationsorganet kan närmare information om verksamheten lämnas till bland annat länsstyrelsen och kommunen. Även andra aktörer kan när så bedöms lämpligt adjungeras till informationsorganet.

MILJÖKONSEKVENSER

Sammanfattning

Bolaget gör sammantaget bedömningen att miljökonsekvenserna från den sökta verksamheten är acceptabla med föreslagna skyddsåtgärder. Den sökta flygplatsverksamheten och dess följdverksamheter bedöms inte ge upphov till sådana miljökonsekvenser att tillstånd till den sökta verksamheten inte kan lämnas. Nedan ges en översiktlig redovisning av den sökta verksamhetens miljökonsekvenser avseende utsläpp till luft, utsläpp till vatten samt bullerexponering. För en fullständig redovisning av miljökonsekvenserna hänvisas till miljökonsekvensbeskrivningen och de

kompletteringar bolaget har gjort med anledning av remissinstansernas synpunkter och domstolens frågor.

Buller

En bullerutredning har utförts som redovisar förväntad bullerexponering vid nuläge, sökt verksamhet och enligt ett nollalternativ. Bullerberäkningar har genomförts för riktvärdena för flygbullernivå (FBN) 55 dB(A) samt maximal ljudnivå 70 dB(A).

Knappt 20 permanentboende i Hagbyholm, Klinta och Hässlö beräknas i sökt trafikfall exponeras för flygbullernivå FBN 55 dB(A) från civil trafik. Detta är fler exponerade än i nuläget (år 2015), men är samma antal boende som skulle beräknas bli exponerade enligt nollalternativet. I sökt trafikfall beräknas drygt 330 permanentboende bli berörda fler än tre gånger per dag och kväll av maximalnivåer över riktvärdet 70 dB(A) från civil trafik. Detta är fler exponerade än i nuläget (år 2015) och något fler exponerade än enligt nollalternativet. Följden av bullerexponeringen från sökt trafikfall bedöms bli att cirka sex vuxna permanentboende runt flygplatsen kan komma att uppleva sig som mycket störda av flygbuller från civil trafik. Sex undervisningslokaler beräknas ligga innanför konturen för maximal ljudnivå 70 dB(A) tre gånger per årsmedeldag och -kväll. Två av undervisningslokalerna är flygskolor som inte har någon pedagogisk verksamhet utomhus som störs av flygbuller.

Mot bakgrund av ovanstående kan konstateras att flygbullret från den sökta verksamheten kan medföra störningar för de boende kring flygplatsen. För att begränsa konsekvenserna är det angeläget med fortsatta operativa åtgärder för att minska bullerexponeringen. För att minska bullret inomhus i byggnader som trots operativa åtgärder mer regelbundet exponeras för högre flygbullernivåer från civil flygtrafik, föreslår Nya Västerås Flygplats att bullerreducerande åtgärder utförs i berörda byggnader och föreslår villkor härför som är i enlighet med gällande praxis. I nuläget berörs inte någon byggnad och vid sökt trafikfall bedöms 13 småhus behöva åtgärdas.

Den militära flygtrafiken beräknas omfatta maximalt 350 flygrörelser med stridsflygplan som JAS 39 Gripen för den sökta trafiken (samma antal som i nuvarande tillstånd). I genomsnitt blir det cirka en rörelse per dygn. Vid dessa tillfällen blir ljudnivåerna betydligt högre jämfört med de ljudnivåer som uppstår vid civil flygtrafik och övrig militär trafik. I MKB:n redovisas de områden som berörs av maximalnivåer över 70, 80 och 90 dB(A) från militär trafik. I sökt trafikfall bedöms det inte uppstå något område som berörs av maximala ljudnivåer i en sådan omfattning att det är aktuellt att föreslå reglering av skyddsåtgärder i villkor för militär trafik eller för civil och militär trafik i denna ansökan. Inte heller skyddsåtgärder för FBN-buller från militär trafik eller sammantaget civilt och militärt FBN-buller bedöms aktuellt att föreslå.

Ljudnivån i natur- och friluftsområden i flygplatsens omgivning bedöms inte vara högre än att de kan accepteras från upplevelsesynpunkt. Delar av Natura 2000-området söder om flygplatsen, Ridö-Sundbyholmsarkipelagen, berörs i huvudsak av FBN-nivåer som understiger 40 dB(A), men delar berörs även av bullerkurvorna för FBN 40 dB(A) och 45 dB(A) från civil trafik i sökt trafikfall. Ljudnivåerna inom området bedöms dock i de flesta fall inte vara så höga att skyddade fåglar enligt fågeldirektivet riskerar att påverkas.

Sammanfattningsvis medför den sökta verksamheten vid Stockholm-Västerås Flygplats påverkan av flygbuller i omgivningarna. Förslag till reglering av buller-skyddsåtgärder i villkor föreslås i enlighet med praxis. I de fall ljudnivåerna inte förväntas uppgå till sådana nivåer att det blir aktuellt att vidta bullerskyddsåtgärder föreslås inte någon reglering i villkor. I denna bedömning har vägts in att åtgärder i byggnader till skydd mot FBN-buller från militär trafik normalt inte utförs. Flygplatsen bedöms vara lämpligt lokaliserad eftersom verksamhetsomfattningen är måttlig och det finns godtagbara möjligheter att begränsa bullerstörningarna.

Utsläpp till luft

Flygplatsverksamheten vid Stockholm-Västerås Flygplats samt dess följdverksamheter ger upphov till luftutsläpp av olika ämnen med varierande miljö- och hälsopåverkan. Viktigast ur miljö- och hälsosynpunkt bedöms vara utsläpp av koldioxid med fossilt ursprung, kväveoxider, svaveldioxid, flyktiga organiska ämnen, partiklar och bly samt bildande av marknära ozon. Luftföroreningarna bidrar främst till lokala och regionala effekter, med undantag för utsläpp av koldioxid med fossilt ursprung som påverkar det globala klimatet oavsett var det släpps ut.

Utsläppen till luft från flygplatsanknutna verksamheter har beräknats för trafikfallen för sökt verksamhet, nollalternativ och nuvarande verksamhet. Utsläpp till luft har i möjligaste mån beräknats för flygplatsverksamheten samt för flygverksamheten och marktransporter till och från flygplatsen, vilka är följdverksamheter till flygplatsverksamheten. Flygplatsverksamheten utgörs av intern marktrafik, dvs. marktrafik som sker på flygplatsen med flygplatsens fordon och drivmedelshantering. Flygverksamheten utgörs av flygtrafik inom LTO-cykeln och marktransporter till och från flygplatsen i närområdet utgörs av flygpassagerares, flygskoleelevers, allmänflygares och flygplatsanställdas marktransporter samt transporter av drivmedel, avfall, flygfraktgods och övrigt smågods.

Utsläppen av koldioxid från den sökta verksamheten beräknas uppgå till cirka 6 100 ton per år, vilket är cirka 10 % högre än beräknade koldioxidutsläpp för nollalternativet och mer än dubbelt så högt som utsläppen från nuvarande verksamhet. Koldioxidutsläppen härrör till klart största delen från flygtrafiken inom LTO-cykeln. Flygplatsdriften bidrar endast med 1–2 % av det samlade koldioxidutsläppet.

Den sökta verksamheten innebär enligt utförd utsläppsberäkning att ”flygplatsens” andel av koldioxidutsläppen i Västmanland län ökar, men att utsläppet i både relativa och absoluta tal kommer att ligga på en mycket måttlig nivå. Om generella åtgärder för flygbranschen, exempelvis övergång till alternativa, fossilfria, flygbränslen får genomslag under prognosperioden begränsas ”flygplatsens” koldioxidutsläppsandel.

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. Utifrån jämförelser med mätresultat från andra flygplatser bedöms 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, som med marginal underskrider gällande miljökvalitetsnormer för utomhusluft.

Inga mätningar av luftföroreningshalter har utförts vid Stockholm-Västerås Flygplats. Vid jämförelser med mätresultat från andra 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, och med marginal underskrida gällande miljökvalitetsnormer för utomhusluft.

Vad gäller flygverksamhetens utsläpp av bly står verksamheten vid Stockholm-Västerås Flygplats i nuläget för en inte obetydlig del av de totala utsläppen av bly i Västmanlands län. Någon påverkan på lufthalterna i centrala Västerås bedöms blyutsläppen vid flygplatsen dock inte ha. Det bedöms heller inte vara troligt att flygplatsens blyutsläpp skulle innebära överskridande av miljökvalitetsnormen vid närmare liggande bostadsområden. Inga haltmätningar av bly i luft har utförts i direkt anslutning till Stockholm-Västerås Flygplats, och enligt Nya Västerås Flygplats kännedom har heller inga blyhaltsmätningar gjorts vid andra svenska flygplatser. Till följd av pågående och planerad successiv övergång till blyfria flygbränslen bedöms dock blyhalterna i luften vid och kring flygplatsen uppvisa en sjunkande trend under prognosperioden. Bland annat har flygskolorna vid flygplatsen i allt högre grad övergått till att använda flygplan som drivs med jetbränsle istället för flygbensin innehållande bly.

Påverkan på mark och vatten

Yt- och dagvatten

Flygplatsen ligger inom Limstabäckens avrinningsområde. Bäckens rinner söderut öster om flygplatsen, från trakterna sydost om Tillberga ner till utloppet i Mälaren (Hässlösundet). Avrinningsområdet präglas främst av jord- och skogsbruk.

Utsläpp till vatten sker via ett dag- och spillvattensystem. För en närmare redovisning av detta system hänvisas till kapitel 7 i MKB:n, bilaga B. Dagvattnet från flygplatsens norra delar, cirka 70 000 m², avleds i huvudsak österut direkt till den närliggande Limstabäcken, en mindre del av detta område (vissa delar av taxibanan och ytor vid flygmuseet, cirka 17 000 m²) avleds dock till torrlägningsdiket öster om flygplatsen. Den sammanlagda ytan som avleder formiat- och glykolpåverkat dagvatten till Limstabäcken uppgår till cirka 60 000 m² (platta 1 och norra delarna av rull- och taxibanorna).

Dagvattnet från flygplatsens övriga delar, cirka 200 000 m², avleds till invallningsdiket söder om flygplatsen, varav cirka 110 000 m² utgörs av ytor där formiat och glykol kan förekomma vintertid (merparten av rull- och taxibanorna). Övriga ytor består av övrigt flygplatsområde med ordinärt dagvatten. Till viss del tillförs även en del dräneringsvatten från flygplatsområdet till dagvattenledningarna. Det i det södra invallningsdiket uppsamlade drän- och dagvattnet pumpas ut i Mälaren (Hässlösundet).

Utsläpp till vatten sker framför allt vid avisning av flygplan, vid halkbekämpning av ytor, vid brandövningar samt genom utsläpp till vatten från bl.a. parkeringsytor. I samband med tankning av drivmedel finns även risk för spill eller haveri. Risken för detta är dock liten med den skyddsutrustning och de skyddsrutiner som finns på flygplatsen. I det fall tillgängliga skyddsåtgärder inte är tillräckliga kommer utsläppet dock att ske till flygplatsens dagvattensystem.

Störst risk för påverkan på omgivande vattenrecipienter bedöms flygplatsens hantering av glykol och formiat utgöra, åtminstone vid en framtida planerad verksamhet. Dessa ämnen innehåller syretärande organiskt material som riskerar att släppas

ut med dagvattnet, för att i recipienten riskera dels direkt syrebrist, dels indirekt medverka till övergödning genom att fosfor går i lösning i syrefattig miljö. Hittillsvarande recipientprovtagning kan inte visa på någon direkt påverkan från flygplatsen, vilket dock delvis kan bero på att det inte sker någon provtagning på endast det vatten som avleds från flygplatsen. Påverkan på Limstabäcken och Mälaren bedöms öka till följd av den planerade ökningen av flygtrafiken. Påverkan bedöms inte blir stor, men det är idag svårt att bedöma hur stor denna ökning kommer att bli. Påverkan från flygplatsens dagvatten i omgivande ytvattensystem är därför svårbedömd, varför det föreslås en fortsatt men reviderad provtagning innan eventuella reningsåtgärder övervägs i syfte att uppnå en god ekologisk status i Limstabäcken och Mälaren senast år 2027. Nya Västerås Flygplats föreslår därför att frågan utreds närmare under en provotid.

Mark och grundvatten

I anslutning till flygplatsen löper en av landets mest kända åsar, Badelundaåsen, som sträcker sig från Södermanland i söder till Siljan i norr. Sammantaget bedöms risken för påverkan från flygplatsens verksamhet på grundvattnet i Badelundaåsen som minimal. Rullbanan och taxibanan ligger på ett 8-10 m mäktigt lager med finlera som förhindrar påverkan på de underliggande sand- och gruslagren. Det grundvatten som används för dricksvattenproduktion utgörs dessutom till cirka 90 % av Mälervatten, som tillåts infiltrera i åsen för att på så sätt förstärka den naturliga grundvattenbildningen. Viss risk för förorening finns i väster, där leran övergår till silt och sand och där flygplatsens basfunktioner finns, t.ex. tankningsanläggningar. Som ett viktigt stöd för vattenskyddet i dessa områden finns fastställda vattenskyddsföreskrifter. Genom dag- och dränvattensystemet avleds vatten aktivt från åsen och dess närområde till Limstabäcken och Mälaren.

Planerad utökad verksamhet bedöms inte ge några anmärkningsvärda effekter på mark eller grundvatten. Verksamheten på flygplatsen bedöms inte påverka den klassning som vattenmyndigheten gjort för grundvattenförekomsten Badelundaåsen- Eskilstuna-Västerås. Någon grundvattenprovtagning bedöms inte som nödvändig.

Spillvatten

Förutom sanitärt spillavloppsvatten från flygplatsområdets samtliga fastigheter avleds även avlopp från flygplatsens verkstäder och lokaler för uppställning av flygplatsens olika markfordon till kommunens (Mälarenergi) avloppssystem. Oljeavskiljare finns för fältavdelningens verkstad och garaget vid ramp 1, där bl.a. avisnings- och brandfordon finns uppställda. Kvaliteten i det spillvatten som avleds till Mälarenergis avloppsreningsverk bedöms inte skilja sig från det vatten som kommer från staden i övrigt. I lokaler med fordonstvätt och/eller hantering av oljeprodukter finns, som brukligt är, oljeavskiljare. Någon provtagning av det spillvatten som lämnar flygplatsen bedöms inte som nödvändig.

Övriga miljökonsekvenser

Verksamheten medför även annan påverkan på miljön, t.ex. i samband med flygplatsens kemikalie- och avfallshantering, energianvändning samt vid händelse av eventuella olyckor.

TILLÅTLIGHETSFRÅGOR

Iakttagande av allmänna hänsynsreglerna

Vad gäller kunskapskravet i 2 kap. 2 § miljöbalken har Nya Västerås Flygplats genom framtagandet av MKB:n inklusive samrådsförfarandet, litteraturstudier och genomgång av tillgängliga planeringsunderlag inhämtat information om påverkan av den för ansökan aktuella flygplatsverksamheten samt dess följdverksamheter. Miljöpåverkan, effekter och konsekvenser av verksamheten har bedömts, beskrivits och analyserats. Nya Västerås Flygplats arbetar aktivt med att öka kunskapsnivån i organisationen och anordnar t.ex. miljöutbildningar för flygplatsens personal. Information om gällande miljökrav som ställs i olika arbetsprocesser beskrivs och finns tillgängligt för flygplatsens personal i det webbaserade verksamhetslednings systemet benämnt Quality & Operation Management System (QOMS).

Flygplatsen anlitar ett externt konsultbolag som bl.a. håller i ovan nämnda miljöutbildningar och tar fram och uppdaterar skriftliga rutiner och policydokument. För närvarande pågår ett arbete med att uppdatera flygplatsens befintliga policydokument.

Flygplatsen har ett nu gällande egenkontrollprogram innehållande de krav som tillsynsmyndigheten ställt. Förslag till reviderat kontrollprogram föreslås lämnas in till tillsynsmyndigheten senast sex månader efter det att domen i detta mål vunnit laga kraft.

Nya Västerås Flygplats har erforderlig kunskap om påverkan från verksamheten vid Stockholm-Västerås Flygplats för att skydda människors hälsa och miljön mot skada och olägenhet.

Angående kravet på erforderliga försiktighetsmått i 2 kap. 3 § miljöbalken är Nya Västerås Flygplats av uppfattningen att erforderliga försiktighetsmått vid driften av verksamheten vid Stockholm-Västerås Flygplats vidtas genom de åtgärder och initiativ som presenteras i denna ansökan. Bolaget föreslår att de mest centrala skyddsåtgärderna föreskrivs i villkor, medan största delen av flygplatsens arbete för att minska de negativa effekterna på miljö och hälsa regleras genom de åtaganden som bolaget är skyldigt att följa genom det allmänna villkoret och beskrivningen av verksamheten i ansökan samt genom upprättande av ett kontrollprogram och den löpande egenkontrollen.

Nya Västerås Flygplats hanterar verksamhetens miljörisker på ett systematiskt sätt, bl.a. med hjälp av det ovan nämnda webbaserade verksamhetsledningssystemet QOMS. Nya Västerås Flygplats använder vid inköp av varor, utrustning och tjänster alltid det mest miljöanpassade alternativet när möjlighet finns. Vidare ställer Nya Västerås Flygplats krav på att anlitade externa aktörer kan uppfylla flygplatsens uppsatta miljökrav.

Nya Västerås Flygplats strävar efter att genomföra ständiga förbättringar av verksamheten ur miljösynpunkt. Detta sker genom att utarbeta övergripande och detaljerade miljömål som består av bl.a. av särskilda miljömål för energianvändning, inköp av fordon, vattenkvalitet, miljökommunikation och kemikalieanvändning. Miljömålen följs årligen upp i form av olika utredningar och beräkningar. Ett nytt mål ska antas när ett miljömål är uppnått.

Uppvärmningen på flygplatsen sker med hjälp av fjärrvärme och utöver detta finns en luftvärmepump. Ingen uppvärmning sker med lokalt producerad fossil energi. I syfte att minska flygplatsens energianvändning har Nya Västerås Flygplats under år 2016 påbörjat ett stegvist byte till LED-banjus. Även en översyn av ventilations-systemet har gjorts för att utreda om systemet kan bli effektivare.

I syfte att minska mängden avfall har Nya Västerås Flygplats under år 2016 sett över rutinerna för att minska antalet avfallstransporter. Bolaget har även moderniserat arbetsfordonsflottan med nya dieseldrivna fordon med mer miljövänliga motorer. Under år 2016 har flygplatsen exempelvis beställt ett nytt räddningsfordon av typen Buffalo, som klarar gällande miljökrav för den aktuella fordonsklassen (Scania DC13 070, fordonet uppfyller klass Euro 6 som har 1/6-del av partikelutsläpp jämfört med Euro 5-motorer).

Vidare planeras en anläggning för försäljning av blyfritt flygbränsle typ Avgas UL91 att etableras vid flygplatsen under år 2017. Detta kommer att bidra till att användningen av t.ex. Avgas 100LL på sikt kan fasas ut. Denna åtgärd leder i sin tur till att utsläppen till luft kan minska.

Under år 2016 bytte flygplatsen även ut underjordstankarna mot en modern bränsleanläggning med en tank med dubbelskrov placerad ovan jord.

Nya Västerås Flygplats kommer att vidta bullerbegränsande åtgärder i enlighet med föreslaget villkor som är i enlighet med praxis.

Nya Västerås Flygplats bedömer att de försiktighetsåtgärder som redovisas i ansökan och det kontinuerliga arbetet bolaget bedriver för att minska påverkan från flygplatsverksamheten och dess följerksamhet, får anses tillräckliga med hänsyn till verksamhetens påverkan på hälsa och miljö.

Vad gäller produktvalsprincipen i 2 kap. 4 § miljöbalken har bolaget fört fram följande. De kemiska produkter som används i störst mängder i verksamheten är främst drivmedel samt halkbekämpnings- och avisningskemikalier. Vid inköp av kemiska produkter strävar Nya Västerås Flygplats efter att välja de produkter som ger minsta möjliga påverkan på hälsa och miljö. De kemiska produkter som används finns förtecknade i ett internetbaserat kemikalierregister. Syftet är att samla och systematisera säkerhetsdatablad, underlätta produktjämförelser och riskbedömningar av kemikalier på flygplatsen.

Inför inköp görs därför miljö- och hälsoriskbedömningar med hänsyn till hur produkten ska användas och vilka risker som kan uppstå i samband med användandet. Nya Västerås Flygplats arbetar på ett övergripande plan medvetet och målinriktat för att minska antalet miljöbelastande kemikalier som används på flygplatsen.

Angående resurshållningsprincipen i 2 kap. 5 § miljöbalken har bolaget fört fram följande. Nya Västerås Flygplats hushåller med resurserna och nyttiggör i möjligaste mån de produkter som används vid Stockholm-Västerås Flygplats.

Vid Stockholm-Västerås Flygplats finns soprum och miljöstationer för att möjliggöra ändamålsenlig hantering av avfall. Det finns rutiner för källsortering och hanteringen av farligt avfall är väl implementerad i verksamheten. Hushållsavfall hämtas av godkänd entreprenör som hanterar det enligt kommunens rutiner för avfallshantering; blandat hushållsavfall transporteras till anläggning för värmeproduktion medan organiskt hushållsavfall transporteras till anläggning för biogasproduktion. Farligt avfall hanteras för sig. I dagsläget tar Ragn-Sells AB, VafabMiljö och Svensk Fettåtervinning hand om avfall/farligt avfall.

Nya Västerås Flygplats arbetar fortlöpande för att verksamheten ska energi-effektiviseras och styras mot en hållbar användning av resurser.

Eftersom de flesta idag transporterar sig till flygplatsen med egen bil, kan Nya Västerås Flygplats uppmana resenärer och personal att åka kollektivt till flygplatsen för att öka antalet kollektivtrafikresor.

Nya Västerås Flygplats hyr sina lokaler av Västerås Stad genom det kommunala bolaget Flygfastigheter AB. Nya Västerås Flygplats har därmed ingen avgörande påverkan på vilken typ av energi som förbrukas, men arbetar likväl i samverkan med Flygfastigheter AB och Mälarenergi AB för att minska energianvändningen och göra denna mer miljövänlig. Tillsammans har bolagen mål om energibesparing och åtgärder för detta genomförs kontinuerligt. Exempel på de åtgärder som utförs återfinns i de årliga miljörapporterna.

Fjärrvärme används till terminalbyggnaden och närliggande lokaler, t.ex. kontor, garage och verkstad. Beroende på väderlek uppgår energianvändningen för dessa lokaler till cirka 550 MWh/år. El används framför allt till fältavdelningen, bl.a. till en värmepump. Den totala elanvändningen uppgår till cirka 1 000 MWh/år. All elenergi härrör från fossilfri produktion. Nya Västerås Flygplats följer kontinuerligt upp energianvändningen och redovisar denna i de årliga miljörapporterna.

Enligt 2 kap. 6 § miljöbalken ska det för en verksamhet eller åtgärd som tar i anspråk ett mark- eller vattenområde väljas en plats som är lämplig med hänsyn till att ändamålet ska kunna uppnås med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön. För Stockholm-Västerås Flygplats kan följande förhållanden nämnas. Västerås kommun har i sin översiktsplan, lagakraftvunnen 2012-12-06, utpekats och reserverat det befintliga flygplatsområdet för flygplatsverksamhet. Området där flygplatsen ligger har utpekats som riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8 § miljöbalken. Flygplatsen har varit i drift på befintlig plats sedan 1931 för militära ändamål, respektive sedan 1976 för civilt reguljärflyg. Bortsett

från förfrågan om att tillhandahålla en lokaliseringsutredning avseende tillkommande skolflyg har inga invändningar mot flygplatsens lokalisering framförts under samrådet. En omlokalisering av hela verksamheten skulle vara förenad med mycket stora kostnader och olägenheter.

Stockholm-Västerås Flygplats är en viktig regional flygplats och betydande kapitalvärden är bundna i flygplatsen och dess anläggningar. Lämplig lokalisering av flygplatsen i Västerås omgivning har utretts och utmynnat i den omlokalisering av verksamheten som skedde år 1931 till befintligt läge. Stockholm-Västerås Flygplats nuvarande lokalisering är lämplig med hänsyn till att ändamålet ska kunna uppnås inom ramen för lagens krav på minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön och det gäller både hela verksamheten och skolflygverksamheten. Lokaliseringen av Stockholm-Västerås Flygplats uppfyller därmed miljöbalkens krav.

Tillåtlighet enligt 3 och 4 kap miljöbalken

Utöver flygplatsen och väg E18, som båda är utpekade som riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8 § miljöbalken, finns två andra riksintressen i flygplatsens närhet. Mälaren är i sin helhet utpekad som riksintresse enligt 4 kap. 1 och 2 §§ miljöbalken med hänsyn till dess samlade natur- och kulturvärden. I närheten av Stockholm-Västerås Flygplats finns även riksintresseområden enligt 3 kap. 6 § miljöbalken för kultur- och naturmiljövärden, det rörliga friluftslivet samt Natura 2000-områden. Någon påtaglig påverkan på befintliga riksintressen sker inte, enligt Nya Västerås Flygplats uppfattning, genom den ansökta verksamheten.

Tillåtlighet enligt 5 kap. miljöbalken

Den sökta verksamheten bedöms inte bidra till att några miljökvalitetsnormer för utomhusluft överskrids. Påverkan på miljökvalitetsnormerna för ytvattenförekomsterna Limstabäcken och Mälaren-Västeråsfjärden bedöms inte bli stor med den utökade verksamheten, men det är i dagsläget inte möjligt att med säkerhet bedöma verksamhetens påverkan. Det finns goda förutsättningar för att tillse att den sökta verksamheten klarar att medverka till att MKN för ekologisk status för ytvattenförekomsterna nås, men det behövs ytterligare kontroll för att bedöma om åtgärder

behöver vidtas och i så fall vilka. Nya Västerås Flygplats föreslår därför att frågan utreds närmare under en provotid och att utredningen omfattar krav på redovisning av flygplatsens påverkan samt förslag till eventuella åtgärder för att medverka till att MKN för ekologisk status nås.

Stockholm-Västerås Flygplats har i nuläget färre än 50 000 flygrörelser och omfattas därför för närvarande inte av kravet på bullerkartläggning i förordningen (2004:675) om omgivningsbuller.

Sammanfattning

Nya Västerås Flygplats AB anser sammanfattningsvis att verksamheten är förenlig med miljöbalkens syfte och uppfyller de krav som kan ställas på verksamheten. Tillstånd till fortsatt verksamhet kan därför lämnas.

KONTROLL AV VERKSAMHETEN

Stockholm-Västerås Flygplats följer bestämmelserna i miljöbalken och i förordningen (1998:901) om verksamhetsutövers egenkontroll. Stockholm-Västerås Flygplats har ett nu gällande egenkontrollprogram. Nya Västerås Flygplats AB föreslår att bolaget lämnar ett förslag till kontrollprogram till tillsynsmyndigheten senast sex månader efter det att domen i detta mål har vunnit laga kraft.

SAMRÅD

Samråd har genomförts i enlighet 6 kap. 4 § första stycket 2 miljöbalken i den vidare samrådsprocessen, dvs. med Länsstyrelsen i Värmlands län (som även är tillsynsmyndighet, de enskilda som kan bli särskilt berörda samt övriga statliga myndigheter, de kommuner och de organisationer som kan antas bli särskilt berörda. Vid en sammanfattning av de inkomna synpunkterna kan konstateras att ingen har ifrågasatt en fortsatt verksamhet vid Stockholm-Västerås Flygplats. Synpunkterna har främst rört bullerpåverkan från flygplan, skolflyg samt MKB:ns innehåll och utformning. De synpunkter som har framkommit vid samråden har så långt det har bedömts möjligt beaktats vid utformningen av denna ansökan.

INKOMNA YTTRANDEN

Remissinstanser och andra som yttrat sig har lämnat bl.a. följande synpunkter.

Transportstyrelsen

Transportstyrelsen ser positivt på att en anläggning för försäljning av blyfritt flygbränsle etableras.

Transportstyrelsen noterar att trafikprognosen fram till år 2040 innehåller en stor ökning av lätt skolflyg och skolhelikoptrar. Transportstyrelsen anser att det är viktigt att den tänkta trafikökningen vid Västerås flygplats inte påverkar vare sig tillgängligheten till större flygplatser i Stockholmsområdet eller bankkapaciteten i Mälardalsregionen, och att berörda parter inom flygtrafikledning och flygplatser bör höras i denna fråga.

Vad gäller yrkade bullerisoleringsvillkor vill Transportstyrelsen framföra att dessa bör baseras på de nationella riktvärden som anges i Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader respektive proposition 96/97:53 om Infrastrukturinriktning för framtida transporter. Den förstnämnda innehåller riktvärden för flygbuller utomhus vid bostäder och den sistnämnda innehåller även riktvärden för flygbuller inomhus. Transportstyrelsen noterar att flygplatsen bedömer att det inte kommer att uppstå något område som berörs av riktvärdena nattetid, och av den anledningen behövs inget bullerisoleringsvillkor för buller från civil luftfart nattetid. Transportstyrelsen tycker dock det är rimligt att flygplatsen åtar sig att följa upp nattrafiken framöver samt åtar sig att bullerisolera bostäder om bullerriktvärdena nattetid inomhus skulle överskridas i en framtid.

Transportstyrelsen bedömer att den stora prognosticerade ökningen av skolflyg/helikoptrar innebär en risk för ökad mängd bullerklagomål, och den ser därför positivt på arbete i ett Informationsorgan. I detta sammanhang vill Transportstyrelsen informera om en åtgärd som vidtagits av en svensk flygklubb vid en annan

flygplats. Denna flygklubb investerade i GPS-sändare i alla luftfartyg vilka registrerar vilket luftfartyg som flugit och på vilken höjd det har framförts. Informationen förs över till en dator och vid eventuella klagomål kan flygklubben enkelt söka information om luftfartygets höjd. Detta innebär att piloten är medveten om att hans/hennes flygning kan komma att kontrolleras, vilket rimligen ger ytterligare incitament att flyga så miljövänligt som möjligt. Flygfältets grannar har möjlighet att få faktiska data på höjder och därigenom slipper man diskussioner baserade på subjektiva bedömningar av flyghöjder.

Slutligen har Transportstyrelsen noterat en felaktighet i Ansökan kap 9.5; ”Stockholm Västerås Flygplats disponerar en sektor som utgår från 1500 fot (450 m) MSL och sträcker sig upp till flygnivå 65 (2000 m standardhöjd) samt utbreder sig i sidled”. Korrekt skrivning ska vara att den sträcker sig upp till 4500 fot (1350m) MSL enligt AIP AD 2 ESOW 4-91.

Trafikverket

Trafikverket har uppgett att det inte har något att invända mot att ett nytt tillstånd ges till Västerås flygplats.

Länsstyrelsen i Västmanlands län

Länsstyrelsen har tillstyrkt tillåtligheten av verksamheten men har yrkat på de ändringar och förändrade villkor som sammanfattningsvis anges nedan.

Förslag till villkor

1. I ansökan yrkar bolaget på att få bedriva flygplatsverksamhet i en omfattning av högst 70 500 flygrörelser per år, varav högst 45 500 flygrörelser i trafikvarv. Länsstyrelsen bedömer att skolflygning med helikoptrar och tungt skolflyg bullrar mer än annat skolflyg och anser att dessa flygrörelser bör begränsas. Vid sökt verksamhet kommer antalet flygrörelser i trafikvarv att i det närmast fördubblas jämfört med nollalternativet (och nuläget), varför antalet störningstillfällen för berörda bostäder ökar påtagligt.

Länsstyrelsen yrkar att tillståndet ska begränsas på så sätt att tillståndet ska omfatta högst 38 000 flygrörelser i trafikvarv, varav högst 1 000 flygrörelser per år för skolflygning med jetflygplan och högst 2 700 flygrörelser per år för skolflygning med helikopter.

2. Länsstyrelsen anser vidare att begränsningar behövs för att minska skolflygets störningar i bullerutsatta områden och yrkar att villkor 3 får följande lydelse.

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

Den 1 juni — 31 augusti: helgfri måndag — fredag kl. 09.00-18.00.

Den 1 september — 31 maj: helgfri måndag — fredag kl. 07.00-20.00 samt lördag kl. 09.00-17.00.

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

Skolflyg och allmänflyg med upprepade start- och landningsövningar ska, så länge säkerheten medger det, hålla nedanstående lägsta flyghöjd i trafikvarven:

Minimihöjd för tungt skolflyg är 2 000 fot.

Minimihöjd för lätt skolflyg och allmänflyg är 1 000 fot.

Då boende i Irsta vid flera tillfällen har klagat på buller från flygning med flygmuseets äldre militära jetflygplan anser länsstyrelsen att dessa flygningarna bör regleras. Enligt flygplatsens nuvarande trafikföreskrifter får Irsta inte överflygas på lägre höjd än 2 000 fot, med undantag för start och landning. Länsstyrelsen yrkar att undantaget inte ska gälla vid flygning

med äldre militära jetflygplan, t.ex. Hawker Hunter och Vampire.

Länsstyrelsen anser att flygplatsens lokalisering i ett vattenskyddsområde, verksamhetens utsläpp av natriumformiat och glykol till dagvatten samt risken för utsläpp till Mälaren vid större spill eller flygolycka motiverar att bolaget anlägger en reningsanläggning för dagvatten. Länsstyrelsen instämmer till fullo i Naturvårdsverkets förslag till provotidsföreskrift för dagvattenrening.

3. Avisning av flygplan med glykol får endast ske inom ett av bolaget anvisat område, en avisningsplatta, som gör det möjligt att samla upp den glykol som rinner av flygplanen för omhändertagande.
4. Halkbekämpning av rullbanor, taxibanor och ramper ska i första hand ske mekaniskt och/eller med sant. Vid användning av halkbekämpningsmedel ska sådana som är baserade på formiat eller kemikalier med jämförbara eller bättre egenskaper utifrån miljösynpunkt användas. Bolaget ska innan ett nytt halkbekämpningsmedel används informera tillsynsmyndigheten.
5. Kemiska produkter och farligt avfall ska förvaras och i övrigt hanteras på sådant sätt att förorening till luft och av mark och vatten förebyggs. Flytande kemiska produkter och flytande farligt avfall ska förvaras i täta behållare, invallat under tak samt skyddas mot påkörning. Uppsamlingsvolymen inom invallning ska minst motsvara den största behållarens volym plus 10 % av summan av övriga behållares volym.

Dubbelmantlade tankar behöver inte vara nederbördsskyddade eller invallade men ska vara försedda med larm för läckage samt skyddas mot påkörning.

Grunder för villkorsförslagen och övriga synpunkter på ansökan

Enligt sökanden (aktbilaga 12 s. 14) kommer 311 bostäder att för sökt verksamhet exponeras för maximal ljudnivå över 70 dBA minst tre gånger per dag och kväll

räknat som årsmedeldag och en bostad för minst 16 gånger per dag och kväll. För 13 bostäder överskrids FBN 55 dBA. År 2015 hade 42 bostäder en maximal ljudnivå över 70 dBA vid minst tre gånger per dag och kväll. För en bostad överskrids FBN 55 dBA. Som bostad räknas då permanentbostad, fritidshus och kolonilott.

Enligt miljökonsekvensbeskrivningen (s. 15) tangeras det nybyggda bostadsområdet Lillhamra av bullerkurvan för maximalnivå över 70 dBA vid minst tre gånger per dag och kväll vid skolflygning med helikopter och tungt skolflyg. Det planerade bostadsområdet vid Hässlö kommer att få maximalnivåer över 70 dBA vid minst tre gånger per dag och kväll vid skolflygning med helikopter. Länsstyrelsen bedömer att bullerutredningen (plansch 6) visar att även tungt skolflyg ger maximal ljudnivå över 70 dBA i det planerade bostadsområdet vid Hässlö.

I Irsta planerar man att bygga 250–300 bostäder. Enligt bolaget beräknas Irsta exponeras för maximalnivåer över 70 dBA minst tre gånger per dag och kväll. Gäddeholm ska enligt den fördjupade översiktsplanen för området bli stadens nya stadsdel med 5 000 bostäder. Bostadsbebyggelsen har påbörjats, men huvuddelen kvarstår att bygga. Enligt miljökonsekvensbeskrivningen (s. 16) kommer de västra delarna av området att exponeras för maximal ljudnivå över 65 dBA vid överflygning av lätt skolflyg. De södra delarna kommer att exponeras för maximalnivåer om 65–75 dBA vid överflygning med tungt skolflyg. Övningstillfällen med tungt skolflyg förväntas att vara någorlunda jämnt fördelade över året. Vid varje övningstillfälle flyger man vanligen 10–40 trafikvarv.

Enligt miljökonsekvensbeskrivningen kommer delar av riksintresseområdet Badelundaåsen att få FBN 40–60 dBA vid sökt verksamhet. År 2015 berördes endast mindre delar av åsen av FBN 50 dBA. Vid övning i trafikvarv med lätt skolflyg och helikopter får södra delen av riksintresseområdet maximal ljudnivå om 60–65 dBA. Enligt bullerutredningen kommer Badelundaåsen söder om Anundshög att få maximal ljudnivå över 75 dBA och Anundshög 65–75 dBA vid flygning med tungt skolflyg. Länsstyrelsen bedömer att samma ljudnivåer fås vid flygning med övrigt civilt jetflyg. Vid sökt verksamhet kommer området att överflygas med jetflygplan

6–10 gånger per årsmedeldygn. Räknar man även in bruksflyg görs ytterligare cirka 25 överflygningar per årsmedeldygn.

Anundshög och Badelundaåsen är riksintresse för kulturmiljövård. Här finns en av landets mest monumentala järnåldersmiljöer med bland annat Sveriges största gravhög, två av Sveriges största skeppssättningar och ett unikt vägmonument med runsten och stenrad som markerar eriksgatan. Området är ett viktigt besöksmål och här finns ett café med uteservering och ett besökscentrum. Vid Anundshög och på Badelundaåsen sker skolverksamhet, guidade turer och vandringar. Länsstyrelsens erfarenhet är att dessa verksamheter redan idag störs påtagligt av flygbuller. Det är ofta omöjligt att föra ett normalt samtal eller att göra sig hörd av en grupp vid en överflygning. Med ett ökat antal flygrörelser kommer störningarna att ske tätare. Södra delen av Badelundaåsen påverkas även av vägtrafikbuller från E 18.

Bullerutredningen (plansch 4) visar att naturreservatet och friluftsområdet Björnön kommer att utsättas för höga maximalnivåer. Vid sökt verksamhet kommer Björnöhalsen, mitt på ön, att få maximal ljudnivå över 70 dBA vid minst 16 gånger per dag och kväll. Stora delar av ön kommer att exponeras för maximal ljudnivå över 70 dBA vid 4-11 gånger per dag och kväll.

Vid flygning med tungt skolflyg får stora delar av Björnön maximal ljudnivå över 75 dBA. Även fritidshusområdet Almö-Lindö exponeras för buller från tungt skolflyg. Fritidshusen på Almö-Lindös östra sida får en maximal ljudnivå över 70 dBA cirka två gånger per dag och kväll. Länsstyrelsen bedömer att det gäller även för övrigt civilt jetflyg.

Enligt bullerutredningen håller lätt skolflyg i det västra trafikvarvet en minimihöjd om 1 000 fot under hela året för att orsaka så lite buller som möjligt. För det östra trafikvarvet gäller minimihöjd 700 fot under vinterhalvåret (1 oktober-30 april) och 1 000 fot under sommarhalvåret (1 maj-30 september). Skolflyg med helikopter görs med minimihöjd om 1 000 fot i västra trafikvarvet och 700 fot i det östra. Tungt skolflyg håller minimihöjd om 1 500 fot under hela året. Bolaget har uppgett

att man i samband med tillståndsändring 2008 åtog sig att hålla högre flyghöjd i de västra trafikvarven för att i så stor utsträckning som möjligt minska bullerexponeringen av tätbebyggda områden.

Länsstyrelsen fick 2014 ett klagomål gällande tungt skolflyg från en person boende i Gäddeholmsområdet. Ett större jetflygplan hade passerat över området 12-15 gånger kl. 22.40-00.40. Mellan överflygningarna landade flygplanet på flygplatsen, varefter det lyfte igen. När Länsstyrelsen vid ett tillsynsbesök tog upp klagomålet presenterade bolaget ett förslag till reglering av tungt skolflyg. Bl.a. föreslogs då att tungt skolflyg skulle undvikas nattetid och att lägsta flyghöjd skulle vara 2 000 fot.

Enligt miljökonsekvensbeskrivningen utför flygmuseet cirka 500 flygrörelser per år med olika veteranflygplan. Då används ibland äldre militära jetflygplan (t.ex. Hawker Hunter och De Havilland Vampire), vilka bullrar mer än museets övriga veteranflygplan. Bolaget har framhållit att avancerad flygning med militära jetflygplan endast sker vid en handfull tillfällen per år. Länsstyrelsen ifrågasätter denna uppgift då bullerutredningen baseras på 100 flygrörelser per år med Hawker Hunter eller Vampire. Länsstyrelsen har vid flera tillfällen mottagit klagomål från boende i Irsta om buller vid flygning med jetflygplanet Vampire.

Länsstyrelsen bedömer att det i huvudsak är jetflyg (linjeflyg, charter och tungt skolflyg) som ger maximalnivåer över 70 dBA vid naturreservatet och friluftsområdet Björnön, fritidshusområdet Almö-Lindö, riksintresset för kulturmiljövård Badelundaåsen, Anundshög samt befintliga och blivande bostadsområden väster och öster om flygplatsen. Bostadsområdena i Gäddeholm kommer, utöver tungt skolflyg, också att exponeras för buller från skolflygning med lätt skolflyg, och kanske även i viss mån av helikoptrar. När bolaget fick nuvarande tillstånd år 1997 var Gäddeholm landsbygd med spridda bostadshus. Enligt den fördjupade översiktsplanen för området ska Gäddeholm bli en ny stadsdel med totalt 5 000 bostäder. Flera bostadsområden har redan byggts, men huvuddelen kvarstår att bygga.

Länsstyrelsen anser att det vore önskvärt att minska antalet flygrörelser med jetflyg. Det bör dock noteras att gällande tillstånd tillåter betydligt fler flygrörelser med linjeflyg och charter än den sökta verksamheten. Länsstyrelsen överlämnar frågan till domstolen att bedöma om det med anledning av bestämmelserna i 24 kap. 1 § miljöbalken om ett tillstånds rättskraft, i samband med nu aktuell ansökan är möjligt att begränsa tillståndet till ett mindre antal flygrörelser med jetflyg än vad gällande tillstånd medger.

Länsstyrelsen bedömer att helikoptrar och tungt skolflyg bullrar mer än annat skolflyg. För tungt skolflyg rymmer nuvarande tillstånd 1 000 flygrörelser med jet och 500 med turboprop, medan bolaget för sökt verksamhet anger 1 500 rörelser utan att ange flygplanstyp. Bullerutredningen utgår dock från 1 500 flygrörelser med jetflyg. Flygning med helikopter fanns inte med i ansökan för det nuvarande tillståndet, varför dessa flygrörelser aldrig har tillståndsprövats. Antalet flygrörelser i trafikvarv kommer vid sökt verksamhet att i det närmaste fördubblas jämfört med nollalternativet. Sökt verksamhet avser 45 500 flygrörelser i trafikvarv jämfört med 23 500 flygrörelser i nuvarande tillstånd. Även om det lätta skolflyget ger lägre maximal ljudnivå än det tunga skolflyget så hörs överflygningarna på marken (maximalnivå 65 dBA), vilket innebär att antalet störningstillfällen kommer att öka påtagligt. Länsstyrelsen anser därför att tungt skolflyg med jet och lätt skolflyg, inklusive helikoptrar, bör begränsas enligt yrkandena ovan.

Länsstyrelsen anser vidare att minimihöjden för tungt skolflyg bör höjas till 2 000 fot. Enligt bolaget innebär högre flyghöjd att bullernivån blir lägre på marken när man väl har nått upp till rätt höjd, men bullret ökar istället under stigningen eftersom större motorpådrag behövs. Bolaget anger inte hur mycket maximalnivån ökar vid stigning. Länsstyrelsen anser att det är olyckligt om maximal ljudnivå ökar över Björnön, Badelunda och Anundshög. Länsstyrelsen bedömer dock att om ökad flyghöjd för tungt skolflyg kombineras med en begränsning till högst 1 000 flygrörelser per år med jet, kommer antalet tillfällen med maximalnivå över 70 dBA att minska med 500 tillfällen jämfört med sökt verksamhet. Då 75 procent av starterna i dagsläget görs söderut på bana 19 påverkas Badelunda och Anundshög mindre än

Björnön. Sammantaget anser länsstyrelsen därför att en kombination av ökad flyghöjd och färre flygrörelser ändå ger en positiv effekt på det tunga skolflygets buller över Badelunda, Anundshög och Björnön. Helt klart är att begränsningen innebär lägre bullernivåer för närliggande bostäder t.ex. i Gäddeholmsområdet.

Det lätta skolflyget, inklusive helikoptrar, kommer vid sökt verksamhet att utföra i det närmaste dubbelt så många trafikvarv jämfört med nollalternativet och nuläget. Även om det lätta skolflyget ger lägre maximal ljudnivå än för tungt skolflyg hörs överflygningarna tydligt på marken. Antalet störningstillfällen kommer att öka påtagligt. Länsstyrelsen anser att antalet flygrörelser i trafikvarv bör begränsas till högst 38 000 flygrörelser.

Länsstyrelsen anser att minimihöjden för lätt skolflyg, inklusive helikoptrar, bör höjas. Bolaget åtog sig år 2008 att hålla högre flyghöjd i de västra trafikvarven för att minska bullerexponeringen av tätbebyggda områden. När Gäddeholm nu byggs ut med bostadsområden anser länsstyrelsen att även detta är på väg att bli ett tätbebyggt område, varför samma hänsyn bör gälla här. Länsstyrelsen anser att bolaget bör åläggas att för lätt skolflyg, inklusive helikoptrar, hålla en minimihöjd om 1 000 fot under hela året även i det östra trafikvarvet. Länsstyrelsen anser vidare att bolagets sökta antal flygrörelser med skolhelikopter bör begränsas till högst 2 700 flygrörelser per år.

Helikoptrar har ett karaktäristiskt rotorljud, vilket länsstyrelsen bedömer är mer störande än buller från övriga lätta skolflygplan. Enligt bolaget innebär skolflygning med helikopter och tungt skolflyg att det nybyggda bostadsområdet Lillhamra tangeras av bullerkurvan för maximalnivå över 70 dBA vid minst 3 gånger per dag och kväll. Det planerade bostadsområdet vid Hässlö kommer att få maximalnivåer över 70 dBA vid minst 3 gånger per dag och kväll vid skolflygning med helikopter. Enligt bullerutredningen utsätts de östra delarna av bostadsområdet Hamre för maximal ljudnivå om 65-70 dBA vid skolflygning med helikopter. Även Badelundaåsen och Björnön påverkas av buller från skolflygning med helikopter och får maximal ljudnivå om 60-65 dBA respektive 65-70 dBA.

Vad gäller tider då skolflyg får utföras har bolaget föreslagit tider i villkor 3 för då skolflyg och allmänflyg med upprepade landningsövningar får utföras. Länsstyrelsen noterar att det är samma tider som gäller enligt nuvarande tillstånd. Som nämnts ovan innebär sökt verksamhet dock att skolflyg i trafikvarv i det närmaste fördubblas jämfört med nollalternativet och nuläget. För att minska störningarna för bullerexponerade områden anser länsstyrelsen att de föreslagna tiderna bör justeras enligt länsstyrelsens yrkanden.

Bolaget föreslår att tungt skolflyg ska få genomföra maximalt 150 flygrörelser per år på andra tider än de som gäller för övrigt skolflyg, dock ej nattetid kl. 22.00-06.00. Länsstyrelsen motsätter sig detta då det tunga skolflyget ger betydligt högre maximal ljudnivå än övrigt skolflyg. Länsstyrelsen anser att samma flygtider ska gälla för allt skolflyg.

Delar av flygplatsen ligger vidare i eller gränsar till primär- eller sekundär skyddszon i vattenskyddsområdet. Mälaren söder om flygplatsen utgör skyddszon för ytvatten. Länsstyrelsen anser att ifall ett större läckage eller en flygolycka inträffar finns en risk för att bränsle, släckvatten eller andra föroreningar tränger ned i dagvattenbrunnarna innan dessa hinner täckas över. Vid en kraftig brand kan det även vara svårt att nå fram till alla dagvattenbrunnar. Större delen av flygplatsens dagvattensystem avleds till ett invallningsdike söder om flygplatsen, varifrån vatten pumpas ut i Mälaren. Enligt bolaget startar pumpstationen i invallningsdiket automatiskt med hjälp av nivåvippor. Länsstyrelsen anser att detta innebär att ett förorenat dagvatten skulle kunna pumpas ut i Mälaren automatiskt utan kontroll. Även om risken för påverkan på ytvatten är liten enligt bolaget, menar länsstyrelsen att risken kan minskas ytterligare ifall bolaget åläggs att anlägga en reningsanläggning för dagvatten, t.ex. i form av reningsdammar.

Avisning av flygplan görs på platta 1. Bolaget antar att cirka 10–15 procent av den använda glykolen fastnar på flygplanet och sprids diffust efter start. Av detta rinner ungefär hälften av glykolen av från flygplanet på taxi- och startbanan och hälften i

lufthavet efter att planet har lyft. Bolaget bedömer att merparten av den glykol som rinner av på platta 1 sugs upp av den sugbil som används idag. Resterande glykol på platta 1 och taxi- och startbana förs med regnvattnet till flygplatsens dagvattenssystem. Enligt villkor i nuvarande tillstånd ska minst 80 % av använd glykol samlas upp.

Vad gäller hanteringen av glykol bedömer länsstyrelsen att bolagets nuvarande lösning med sugbil kan godtas, men att den resterande glykol som går till flygplatsens dagvattenssystem inte kan släppas ut i Mälaren utan rening. Länsstyrelsen anser att den glykol och natriumformiat som via dagvattenssystemet når Limstabäcken och Mälaren ger upphov till syreförbrukning vid nedbrytning i recipienten. Glykol har även en nitrifikationshämmande effekt. Den glykol som rinner av flygplanen kan vara förorenad av metaller, t.ex. kadmium, nickel, krom och bly. Länsstyrelsen anser inte att bolagets förslag om utökad provtagning i Limstabäcken är nödvändig för att påvisa ett åtgärdsbehov. Mot bakgrund av vad som har sagts ovan om vattenskyddsområden, olycksrisker och utsläpp till dagvatten anser länsstyrelsen att en reningsanläggning för dagvatten behöver anläggas. Länsstyrelsen begär därför att mark- och miljödomstolen föreskriver ett villkor enligt punkten fyra ovan.

Länsstyrelsen har vid huvudförhandlingen kommit med ett nytt förslag till villkor 7 se ovan. Förslaget skiljer sig från bolagets förslag på så sätt att bolaget inte föreslagit något avseende täta behållare och tak samt att bolaget endast föreslagit påkörningsskydd för dubbelmantlade tankar. Att dubbelmantlade tankar skyddas mot påkörning medger större flexibilitet för bolaget t.ex. genom att tankarna förutom att invallas även kan skyddas mot påkörning genom att placeras strategiskt.

Bolaget föreslår ett utredningsvillkor om att man under tre års tid ska utföra utökad vattenprovtagning för att utreda hur flygplatsens utsläpp av dagvatten påverkar Limstabäcken och Mälaren. Länsstyrelsen har vid huvudförhandlingen anfört att den instämmer i naturvårdsverkets förslag till prøvotidsförordnande.

Miljö- och konsumentnämnden Västerås stad

Miljö- och konsumentnämnden (nämnden) anser att från de ytor där petroleumprodukter hanteras behöver dagvattnet passera någon form av rening som är utformad för ändamålet att rena eller avskilja petroleumprodukter från dagvattnet, innan det transporteras vidare till recipient.

Angående den pumpstation som finns lokaliserad mellan flygplatsen och Mälaren anser nämnden att frågan kring vilka föroreningar som finns i det dagvatten som kommer dit inte är utredd än och behöver utredas i samband med den dagvattenutredning som är föreslagen som ”uppskjuten fråga”. Även hur bolaget avser att hindra att eventuella föroreningar som kommer dit inte pumpas ut i Mälaren behöver också utredas. Förutom flytande kemikalier förekommer också mekanisk bearbetning av olika ytor vilket medför slitage på utrustning, som i sin tur leder till att metaller, plaster och gummi hamnar i dagvattnet.

Gällande frågan om det allmänna villkoret är tillräckligt för att begränsa den mängd flygtrafik som annars skulle kunna uppstå på flygplatsen håller inte nämnden med bolaget om att villkoret innebär en sådan begränsning som bolaget hävdar. Ur rättssäkerhetssynpunkt bör det tydligare framgå när ett tillstånd överskrids eller ett villkor inte innehålls.

Nämnden anser att eftersom tungt skolflyg och helikopterflyg är mer störande än lätt skolflyg borde en begränsning av antalet upprepade start- och landningsövningar med tungt skolflyg och helikopterflyg finnas.

Trafikövningsplatsen som ligger inom flygplatsens område inrymmer en undervisningslokal och saknas i underlaget.

För att säkerställa att det brandskum som används inom flygplatsen inte innehåller PFOS anser nämnden att provtagning bör genomföras för att säkerställa att brandskummet verkligen är fritt från PFOS. Enligt den provtagning som genomfördes på

brandbilarna på Arlanda flygplats under 2010 visade proverna att det fanns rester kvar av PFOS i bilarnas tankar varför dessa också sanerades därefter.

Gällande utsläpp av bly har länsstyrelsen konstaterat att 90 kg/år kommer av flygning på flygplatsen, att jämföras med 2013 års utsläpp för Västmanlands län som var 400 kg. Nämnden kan bara konstatera att det är en stor del av de totala blyutsläppen som kommer av aktiviteter på flygplatsen och ser positivt på att bolaget arbetar aktivt med att få aktörer på plats som kan leverera blyfri bensin samt att påverka de som har möjlighet att byta till blyfri bensin. Nämnden anser att bolaget bör ta större ansvar för att tillse att de som nyttjar flygplatsen använder mer miljövänliga flygbränslen i syfte att uppnå målet med noll koldioxidutsläpp år 2050.

Enligt bolagets föreslagna villkor 3 finns helgdagar uppräknade då upprepade start- och landningsövningar inte får genomföras av skol- och allmänflyg. Nämnden anser att även påskdagen och pingstdagen borde finnas med.

Flygplatsens största miljöpåverkan är utan tvekan bullerstörningar. Inte minst i de värdefulla områden som gränsar till flygplatsen. Björnön, Badelundaåsen, Anundshög, Gäddeholm, Irsta, Hamre och så vidare. Bullernivåerna är inte skadliga i dessa områden, men det kommer definitivt att påverka upplevelsen av att vistas där.

Den flygbullerzon som blir i och med flygplatsens verksamhet kommer också att bli den gräns för hur nära det går att bygga bostäder, förskolor och skolor. Tillståndet kommer med andra ord diktera de villkor som blir för möjligheterna att utveckla staden på den östra sidan av flygplatsen. Det kan också vara bra att ha i åtanke att det inte bara är den skadliga ljudnivån som påverkar. Skolflyget, både lätt flyg och helikoptrar kommer att flyga över Lillhamra och Hamre samt att tangeras Irsta dagligen. Tungt skolflyg cirklar runt Gäddeholm och Irsta, dock kommer samtliga flyg att ha sin färdväg över eller i kanten av Björnön.

Nämnden anser slutligen att Västerås Flygplatser AB bör inkluderas i informationsorganet i bolagets föreslagna villkor 8.

Kommunstyrelsen i Västerås stad

Västerås stad har uppgett att staden tillstyrker ansökan om tillstånd för flygverksamhet från bolaget och fört fram bl.a. följande.

De flygplanstyper och trafiksammansättning som trafikerar flygplatsen idag jämfört med vad som antogs i gällande tillstånd och som förväntas trafikera flygplatsen framöver, ökar bullerexponeringen i sökt verksamhet i förhållande till gällande tillstånd. Det är inte endast antalet flygrörelser som är avgörande för bullerkurvornas utbredning (framför allt maximal ljudnivå) utan det beror också på typ av flygplan, var trafikrörelserna sker samt när på dygnet flygrörelserna sker.

Flygplatsens nuvarande och framtida bullerpåverkan, på befintlig och planerad bostadsbebyggelse, är viktig att analysera och säkerställa utifrån gällande förordning om trafikbuller vid bostadsbyggnader (2015:216). I denna analys har stadsledningskontoret haft dialog med stadsbyggnadsförvaltningen. Sammantaget konstateras att bullernivåer i sökt tillstånd för ekvivalent nivå (55dBA) inte förändrar förutsättningarna för planerade bebyggelseområden i närheten av flygplatsen. I det sökta tillståndet är det av stor vikt att inte befintlig bostadsbebyggelse berörs av bullernivåer som överstiger ekvivalent nivå (55dBA).

Med de sökta flygrörelserna som redovisas i kartmaterialet konstateras att både befintlig bebyggelse och planerad bebyggelse utsätts för momentana ljudnivåer som överstiger maximal ljudnivå (70 dBA). Västerås stad vill framföra att Mark- och miljödomstolen, i sin bedömning, säkerställer att antalet flygrörelser inom dessa områden inte överstiger sexton gånger mellan kl. 06:00-22:00 (årsmedeldag och -kväll) och tre gånger mellan kl. 22:00-06:00 (årsmedelnatt), antal flygrörelser som överensstämmer med gällande förordning om trafikbuller vid bostadsbyggnader (2015:216).

Naturvårdsverket

Naturvårdsverket har uppgett att det inte har någon erinran mot att tillstånd ges till sökt verksamhet under förutsättning att bolaget kan säkerställa att verksamheten inte försämrar berörda vattenrecipienters status på ett otillåtet sätt eller äventyrar att god status kan uppnås, samt att erforderliga villkor föreskrivs.

Förslag till villkor

Naturvårdsverket har yrkat att domstolen föreskriver följande villkor och provotidutredningar.

1. Bananvändning (ersätter bolagets villkor 2)

Vid start på bana 01 ska luftfartyg med en startvikt överstigande 5,7 ton fortsätta rak utflygning till 3000 FT (900 meter) MSL innan vänstersväng får påbörjas. Avvikelse från denna utflygningshöjd får endast göras om det finns motiverade säkerhetsskäl för det.

2. Bullerskyddsåtgärder (ersätter bolagets villkor 4)

Bolaget ska vidta bullerskyddsåtgärder i bostadsbyggnader (permanent- och fritidsbostäder) som utomhus exponeras för:

- FBN 55 dBA eller däröver,
- maximala ljudnivåer 70 dBA eller däröver nattetid (kl. 22 – 06), 1 gång eller oftare per årsmedelnatt.

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

Bolaget ska även vidta bullerskyddsåtgärder i vård- och undervisningslokaler som exponeras för:

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

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

För samtliga byggnader gäller följande.

Dimensionerande för bullerskyddsåtgärderna ska vara den sökta verksamhetens omfattning och 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 ett år från det att tillståndet tagits i anspråk, eller inom ett år efter det att omständigheter 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 tagits i anspråk, eller senast ett år efter det att omständighet tillkommit som medför ytterligare behov av bullerskyddsåtgärder, och därefter årligen, intill dess att isoleringsarbetet är klart, ge in ett förslag till plan för bullerskyddsåtgärder till tillsynsmyndigheten.

3. Avisning (ersätter bolagets villkor 5)

Avisning av flygplan med glykol får endast ske inom ett av bolaget anvisat område, en avisningsplatta, som gör det möjligt att samla upp den glykol som rinner av flygplanen för omhändertagande.

Glykolförorenad snö i anslutning till avisningsplattan ska samlas och läggas upp på en platta där smältvattnet tas om hand och renas. Glykolförorenat smältvatten ska, så långt det är möjligt, förhindras att rinna ut till recipienten.

Bolaget ska inom ramen för egenkontrollen redovisa den mängd glykol som använts för avisning, den mängd som har samlats upp och hur den uppsamlade mängden har omhändertagits.

4. Halkbekämpning (ersätter bolagets villkor 6)

Halkbekämpning av rullbanor, taxibanor och ramper ska i första hand ske mekaniskt och/eller med sand. Vid användning av halkbekämpningsmedel ska sådana som är baserade på formiat eller kemikalier med jämförbara eller bättre egenskaper utifrån miljösynpunkt användas. Bolaget ska innan ett nytt halkbekämpningsmedel används informera tillsynsmyndigheten.

Bolaget ska inom ramen för egenkontrollen redovisa den mängd och typ av halkbekämpningsmedel som använts.

5. Flygbränsle (nytt villkorsförslag)

Bolaget ska tillse att blyfritt flygbränsle finns tillgängligt för samtliga flygplans typer som regelbundet trafikerar flygplatsen. Bolaget ska årligen redovisa försäljningen av blyat och blyfritt bränsle av olika typer till tillsynsmyndigheten. Bolaget ska genom informationskampanjer och liknande uppmuntra skol- och allmänflyg att övergå till blyfritt bränsle.

Uppskjuten fråga

Bolaget ska utreda och lämna förslag på utformning, placering, kapacitet och reningsgrad för en reningsanläggning för flygplatsens dagvatten samt förslag på slutliga villkor. Reningsanläggningen ska ha kapacitet att omhänderta släckvatten och dylikt vid en olycka.

Utredningen kan göras inom två år från ianspråktagande.

Naturvårdsverket överlåter till domstolen att bedöma om frågan om dagvattenrening är en fråga av mindre betydelse som kan delegeras till tillsynsmyndigheten.

Grunder för villkorsförslagen och övriga synpunkter på ansökan

Bolaget har inte visat att verksamheten kan bedrivas på ett för människors hälsa och miljön acceptabelt sätt med enbart de villkor och förslag på skyddsåtgärder som bolaget föreslår. För att tillståndet ska uppfylla kraven i 2 kap. miljöbalken behöver det kompletteras med de av Naturvårdsverket yrkade villkoren.

Bolaget har angett att sökt verksamhet innebär en ökad negativ påverkan på recipienterna Limstabäcken och Mälaren men att det är svårt att bedöma hur stor den ökningen kommer att bli. Vidare har bolaget angett att den sökta verksamheten bedöms kunna medföra risk att man inte medverkar till att nå MKN för ekologisk status (MKB sid 104). Bolaget har därför föreslagit en prøvotidsutredning där det bland annat ska utreda och redovisa påverkan från utsläpp av dagvatten. Miljökvalitetsnormerna för vatten är en tillåtlighetsfråga och frågan om eventuell påverkan på MKN vatten kan därför inte skjutas upp. Ett prøvotidsförordnande med den av bolaget föreslagna innebörden är därför olämpligt. Att ha kännedom om den egna verksamhetens påverkan på miljökvalitetsnormerna ingår också inom ramen för kunskapskravet i 2 kap. 2 § miljöbalken.

Då det gått nästan två år sedan underlagsrapporterna för miljökonsekvensbeskrivningen togs fram och två vintrar passerat bör ytterligare provtagningsresultat finnas tillgängliga som kan användas för att tydligare

belysa frågan om inverkan på recipienterna. Naturvårdsverket efterfrågar därför ett tydliggörande från bolaget rörande den sökta verksamhetens påverkan på MKN vatten. Naturvårdsverket önskar också ett förtydligande av hur bolaget ser på hur verksamheten förhåller sig till icke-försämringskravet och kravet på att inte äventyra uppnåendet av god status för recipienterna.

Naturvårdsverket instämmer i det länsstyrelsen anført om behovet av en reningsanläggning för dagvatten. Naturvårdsverket anser dock att det är tveksamt om anläggandet av en reningsanläggning kan anses utgöra en fråga av mindre betydelse och därmed om det är möjligt att delegera denna till tillsynsmyndigheten. Om domstolen finner att det inte är en fråga av mindre betydelser anser Naturvårdsverket att frågan istället bör sättas på provotid. Provotidsförordnandet bör i så fall innefatta att utreda möjligheterna till att anordna en reningsanläggning för dagvatten och att lämna förslag till utformning av en sådan anläggning och slutliga villkor för anläggningens kapacitet och reningsgrad. Utredningen bör redovisas till domstolen senast två år från det att tillståndet tas i anspråk.

Vad gäller Naturvårdsverkets villkorsförslag för bananvändning anser Naturvårdsverket att bolagets villkorsförslag avser åstadkomma samma resultat. Naturvårdsverket anser dock att den formulering som Naturvårdsverket föreslagit är tydligare än den bolaget har föreslagit.

Som motivering till förslaget om villkor för bullerskyddsåtgärder för Naturvårdsverket fram följande. Som Naturvårdsverket uppfattar ansökningshandlingarna kommer det inte att förekomma regelbunden nattrafik vid Västerås flygplats utan de flygningar som kan förekomma utgörs i första hand av försenade ankomster och uttryckningar. Mot den bakgrunden har Naturvårdsverket inte sett något behov av att genom ett särskilt villkor begränsa trafiken nattetid. Naturvårdsverket anser att det ändå är befogat att ha ett villkor för bullerskyddsåtgärder mot maxnivåer nattetid, för det fall förutsättningarna skulle ändras och nattrafiken blir mer omfattande än vad som nu förutses. Så kan till exempel vara fallet om verksamheten ändras i viss omfattning, utan att ändringarna är sådana att de kräver tillståndsprövning.

Skyldigheten för bolaget att utföra bullerskyddsåtgärder bör aktualiseras vid en eller flera maxhändelser över 70 dBA per natt vid bostad. Naturvårdsverkets förslag följer till stora delar det villkor för bullerskyddsåtgärder som meddelades i tillstånd för Kalmar-Öland Airport i juni i år (mark- och miljödomstolen vid Växjö tingsrätts deldom den 27 juni 2019 i mål nr M 2327-18).

Naturvårdsverket anser att villkoret om bullerskyddsåtgärder ska utformas så att det så långt som möjligt säkerställs att åtgärder endast vidtas en gång på respektive berörd fastighet. När bullerskyddsvillkoret väl aktualiseras för en fastighet ska åtgärder dimensioneras för den sökta verksamhetens omfattning och den mest bullrande flygplanstypen som kan förväntas regelbundet trafikera flygplatsen inom ramen för den sökta verksamheten. Detta för att minska störningarna som det innebär för en fastighetsägare och boende att om åtgärder vidtas på samma byggnad vid flera tillfällen.

Naturvårdsverket yrkar att villkoret om bullerskyddsåtgärder utformas så att hänsyn ska tas till bostadens standard, men inte dess ekonomiska värde. Naturvårdsverket anser att rätten till skydd mot olägenhet för människors hälsa måste vara densamma oavsett bostadens läge. Om fastighetens ekonomiska värde är styrande för beslut om bullerskyddsåtgärder kan en person som bor på en exklusiv adress komma att vara berättigad till åtgärder i högre utsträckning än den som exponeras för samma bullernivåer men bor i ett område med låga fastighetspriser. Naturvårdsverket är medvetet om att skrivningen om att byggnadens ekonomiska värde ska beaktas förekommer i flera bullervillkor. Naturvårdsverket anser dock att praxis på området bör ändras och noterar att den uppfattningen delas av mark- och miljödomstolen vid Växjö tingsrätt i målet om Kalmar-Öland flygplats (deldom den 27 juni 2019 i mål nr M 2327-18). Naturvårdsverket anser inte heller att det är rimligt att hänsyn tas till tidigare utförda åtgärder. Att utforma villkoret på det sättet kan leda till den olyckliga situationen att en fastighetsägare först får en mindre åtgärd genomförd, exempelvis tätning och tillsatsruta på fönstren. När trafiken några år senare har ökat ytterligare och det därmed skulle vara motiverat med fönsterbyten så riskerar det att avslås med hänvisning till att bolaget redan utfört åtgärder på fastigheten.

Naturvårdsverkets förslag om villkor för avisning och halkbekämpning är tydligare, mer ändamålsenliga och enklare att följa upp vid tillsyn än bolagets förslag.

Vad gäller villkor om flyghöjder anser Naturvårdsverket i likhet med länsstyrelsen, att start- och landningsövningar med tunga flygplan bör hållas på ett trafikvarv med lägsta höjden 2 000 fot. Naturvårdsverket har förståelse för de synpunkter bolaget lämnat om att det kan finnas svårigheter med tillsyn och uppföljning av ett sådant villkor då det handlar om skol- och övningsverksamhet och anser därför att det är tillräckligt att frågan regleras genom att bestämmelsen förs in i AIP som bolaget åtagit sig. Ett sådant åtagande blir bindande för bolaget genom att det utgör en del av det allmänna villkoret. Naturvårdsverket anser därmed att bolagets åtagande under punkten 3 i bolagets villkorsförslag i det här fallet kan utgöra ett tillräckligt skydd mot olägenheter för omgivningen under förutsättning att den lägsta höjden för tunga flygplan justeras till 2 000 fot.

Mälarenergi AB

Mälarenergi AB har fört fram bl.a. följande. Flygplatsens påverkan på ytvatten i närområdet uppstår då dagvatten pumpas ut till Limstabäcken och vidare till Mälaren (Hässlösundet). Under vintern, när avisningsglykol och halkbekämpningsmedel används, kan det förväntas att dagvattnet är som mest förorenat. Övrig tid på året kan dagvattnet i området jämföras med lätt trafikerade stadsytor och områden med småindustrier. Vid olyckor eller övningar kan större mängder dagvatten uppstå vid eventuella släckningsarbeten.

Mälarenergi yrkar att dagvattnet som uppkommer inom flygplatsens verksamhetsområde ska omhändertas och renas i en reningsanläggning innan utsläppet sker till recipient. Halterna i vattnet som släpps ut får inte överstiga gällande haltkriterier i Västerås dagvattenpolicy, Nivå 1. För de ämnen som inte specificeras i dagvattenpolicy ska en bedömning göras om dessa förekommer i halter som är skadliga. Halterna ska kontrolleras i dagvattnet som lämnar flygplatsen, innan utspädning sker med dräneringsvatten från åkermark eller annat vatten i Limstabäcken.

Reningsanläggningen bör även fungera buffrande så att möjlighet ges att kunna stänga utloppet vid en eventuell olycka. Mälarenergi har erfarenhet av att glykol från avisning av flygplan ofta innehåller tungmetaller som exempelvis kadmium. Ett ytterligare motiv (förutom recipientens värde i sig) till att vattnet ska renas innan utsläpp är närheten till skyddszonen för ytvatten – närheten till vattenverkets råvattenintag.

Mälarenergi ställer krav på verksamheter och industrier som släpper vatten till spillvattennätet. De vill uppmärksamma att Kungsängsverkets avloppsreningsverk (Västerås avloppsreningsverk) kommer REVAQ-certifieras under 2018, vilket innebär att uppströmsarbetet med kravställning mot vad verksamheter får släppa ut kommer öka. Mälarenergi är VA-huvudman inom Västerås kommun och förvaltar reningsverket och spillvattennätet. VA-huvudmannen är inte skyldig att ta emot avloppsvatten vars beskaffenhet avviker från avloppsvatten som kommer från hushåll. Riktlinjer med begränsningsvärden finns för vad som är acceptabelt att släppa ut till den kommunala avloppsanläggningen. Överskrids begränsningsvärdena krävs lokala åtgärder.

Enligt den tekniska beskrivningen (punkt 5.3 Anläggningar) finns inom berört område fyra oljeavskiljare. Två oljeavskiljare är kopplade till spillvattennätet och två är kopplade till flygplatsens dagvattensystem. Bolaget bedömer att kvalitén på spillvattnet som avleds till spillvattennätet är av samma typ som övrigt spillvatten i Västerås. Detta vatten bedöms inte förändras vid en utökad verksamhet. Mälarenergi har erfarenhet av att utgående vatten från oljeavskiljare som tar emot vatten från tvätthallar, smältvatten och avlopp från verkstäder kan vara betydligt påverkat av föroreningar som exempelvis tungmetaller och olja. Det är viktigt att ha kännedom om oljeavskiljarnas drift och funktion. Mälarenergi kräver att utgående vatten från oljeavskiljarna provtas och att analysresultaten redovisas för VA-huvudmannen. Utgående vatten ska uppfylla begränsningsvärdena som anges i Näckrosen. Provtagningen ska utföras enligt vedertagna metoder och analysomfattningen på utgående vatten ska likställas med de parametrar som tas upp i Riktlinjerna för utsläpp av avloppsvatten från industrier och andra verksamheter, tabell 2.

I den mån det är möjligt ska kemikalier och farligt avfall förvaras inomhus. I de rum där kemikalier och farligt avfall förvaras ska samtliga golvbrunnar pluggas. Inget spill från kemikalier eller avfall får nå spillvattennätet.

Flygplatsens oljeavskiljare ska kontrolleras och det ska finnas rutiner för kontinuerlig drift, tömning och funktionskontroll. Alla nya oljeavskiljare från och med 2003 ska uppfylla svensk standard SS-EN 858. Om bolaget efter funktionskontrollen finner att oljeavskiljaren är funktionsduglig, men inte klarar begränsningsvärdena på utgående vatten, kan ett extra reningssteg vara nödvändigt. Bolaget bör då se över sin verksamhet alternativt byta oljeavskiljaren eller komplettera med ett extra reningssteg. Det är fastighetsägarens ansvar att oljeavskiljaren fungerar tillfredsställande.

Mälarenergi noterar att trafikvarven (huvudstråken) för skolflyg – både vad gäller flygplan och helikoptrar inte går över Hässlö vattenverk. Radarbilderna visar dock att omfattande flygningar har genomförts över vattenverket. Vattenverket vid Hässlö fyller en viktig samhällsfunktion. Inom området finns öppna infiltrationsytor som är extra känsliga för föroreningar i händelse av en flygolycka. För att säkerställa att inga flygolyckor leder till att vattenverket påverkas – och därigenom dricksvattnet – yrkar Mälarenergi på att flygrörelser, in- och utflygning till flygplatsen samt flygning på låg höjd (lägre än 1000 fot) inte ska tillåtas ovan Hässlö vattenverk och dess infiltrationsbassänger.

Naturskyddsföreningen

Naturskyddsföreningen har begärt att mark- och miljödomstolen ska avslå ansökan om att utöka antalet flygrörelser. Till stöd för sin talan har Naturskyddsföreningen fört fram bl.a. följande.

Naturskyddsföreningen anser att verksamheten för linje- och charterflyg skall avvecklas. Detta på grund av dess stora klimatpåverkan, c:a 1,2 ton CO₂-ekvivalenter per person om totala påverkan om 11 miljoner ton CO₂-ekvivalenter

slås ut på alla svenskar. Alternativt skall flygplatsen klimatkompensera genom att köpa utsläppsrätter motsvarande CO₂-ekvivalenter inkluderande höghöjdsfaktor 1,9.

Naturskyddsföreningen anser att den utnyttjade start- och landningsbanan, bana 01 och bana 19, skall kortas ned till 2 100 m genom att flytta in sättpunkten i söder. Banlängden 2 100 m uppfyller kraven för Boeing 737-800, vilken har använts som utgångspunkt i bullerberäkningarna för linje- och charterflyg.

Naturskyddsföreningen anser att ny ansökan med utökad verksamhet innebär att strandskyddet om 300 m åter inträder eftersom ansökan med tillhörande MKB skall prövas mot den nu gällande miljöbalken och all övrig nu gällande miljölagstiftning.

Enligt Naturskyddsföreningen bör skolflyg och allmänflyg med upprepade start- och landningsövningar får endast ske följande tider:

- a) Den 1 maj - den 31 augusti: helgfri måndag - fredag kl. 09.00- 16:00.
- b) Varannan söndag under perioden 1 juni – 31 juli ska vara helt flygfri.
- c) Den 1 september - den 30 april: helgfri måndag - fredag kl. 07.00-21.00, lördag, söndag och helgdag kl. 09.00-17.00.
- d) Tungt skolflyg (flygplan med maximal startvikt överstigande 7 ton) får inte genomföras på helger eller sent på kvällen efter kl. 18:00.
- e) Skolflyg och allmänflyg med upprepade start- och landningsövningar får inte utföras under långfredagen, påskafton, Kristi himmelfärdsdag, pingstafton, nationaldagen, midsommarafton, midsommardagen, Alla helgons dag, julafton och juldagen.

Naturskyddsföreningens krav a) och b) är en utökad begränsning av flygtid grundad på att under våren och försommaren är förändringen i naturen som intensivast och en rik källa till naturupplevelse och avkoppling. Detta gäller både Björnön, Hässlösundet och Trådarängarna. Björnön är Västerås stads viktigaste område för rekreation och friluftsliv.

I miljökonsekvensbeskrivningen saknas redovisning på vilket sätt linje- och charterflyg påverkar Västerås och Sveriges möjlighet att nå målet att klimatdrivande

utsläpp skall vara nära noll år 2040. Saknad redovisning gäller såväl nollalternativet som sökt alternativ.

I översiktsplanen ÖP 2026 för Västerås så nämns inte Västerås flygplats. I ÖP 2026 betonas närheten till Arlanda, vikten av att förbättra kommunikationen till och från Arlanda både via väg och på längre sikt järnväg och på så sätt utveckla regionen. För Naturskyddsföreningen framstår det som oklart på vilket sätt bolaget anser att en utökning av linje- och charterflyg på Västerås Flygplats är nödvändig.

Ansökan bör kompletteras med en redovisning av flygplatsens ekonomiska resultat år 2000 – 2017. Naturskyddsföreningen har inte tillgång till siffrorna för alla åren men uppskattningsvis är förlusten t.o.m. 2014 c:a 300 miljoner, år 2015 – 2017 ytterligare 128 miljoner, dvs totalt c:a 400 miljoner. Flygplatsens ekonomi har under hela 2000-talet varit under ständig debatt och skall ställas mot den miljö- och klimatpåverkan som flyget åstadkommer, t.ex. kalhuggningen av värdefulla områden på Björnön, bullerpåverkan på Västerås stads viktigaste rekreationsområde etc.

Från år 1990 till 2014 har antalet ankommande och avresande internationella passagerare ökat från 9 miljoner till 26 miljoner, det vill säga en ökning med 180 %. Beräkningarna visar att antalet internationella resor som svenska invånare gör har ökat med 130 % från år 1990 till 2014. Denna ökning av antal flygresor har skett utan bidrag från Västerås flygplats för vilken antal flygrörelser avseende linjeflyg och charter har minskat fram till 2007 (från c:a 7000 till c:a 2000) och sedan legat i princip stilla. Innan ansökan behandlas behöver det klargöras på vilket sätt är en ökning av antalet linje- och charterresor från Västerås Flygplats nödvändig för Västerås fortsatta utveckling.

Enligt ÖP 2026 liksom pågående FÖP för Irsta och Gäddeholm ska nya bostadsområden tillkomma där. En noggrannare analys bör göras över bullerstörningar i planerade nybyggnationer.

Flygningar i trafikvarv för övning av start- och landning ska göras på minst 1500 fot

MSL, både i det västra och östra trafikvarv hela året. Eftersom helikoptrar bullrar mycket mer än vanliga flyget så bör de behandlas separerade från det lätta skol-flyget i ansökan och beläggas med speciella restriktioner.

Oberoende part ska utföra bullermätningar på tidpunkter som beslutas av tillsynsmyndighet, minst en gång per kvartal på utvalda platser. Flygplatsen bör åläggas att göra en detaljerad redovisning av antalet flygplanrörelser längs varje flygväg samt en kvantifiering av antalet flygningar och höjder för de olika flygvägarna. Ansökan bör kompletteras med detta för att få en fullständig bild av hur flygningar sker inom kontrollzonen. Naturskyddsföreningen föreslår ett villkor genom vilket bolaget, tillsammans med tillsynsmyndigheten, åläggs att bestämma vilka metoder och instrument som behövs för fastställande av avvikelser från tillsynen av flyghöjd i trafikvarv samt in- och utflygning.

Samtliga krav vad gäller buller, trafikvarv, tider och höjder ska gälla även när flygledartornet är obemannat. Med flyguppföljningssystemet bör det klart framgå hur flygplatsen bedriver verksamheten även när flygledartornet är stängt, och flygplatsen bör också kvantifiera antalet flygningar längs de olika flygvägarna fördelat på dagtid respektive kvällstid och helger, även när flygledartornet är stängt.

För verksamheten ska det finnas ett kontrollprogram som bl.a. ska ange hur verksamheten ska kontrolleras med avseende på hur flygplatsen uppfyller ställda villkor för verksamheten.

Flygplats bör åläggas att efter ett visst datum inte tillåta användning av någon blyad bensin i flygplan eller helikoptrar som trafikerar flygplatsen.

Flygplatsen bör kräva att man alltid, om inte särskilda skäl kräver annat, använder in- och utpasseringspunkterna för att minska ”fri” flygning inom kontrollzonens område

Flygningarna bör styras till att så ofta det är möjligt starta i nordlig riktning, bana 01, och vid landning i sydlig riktning, bana 19 för att minimera störningarna söder och sydost om flygplatsen.

Flygplatsen bör, innan ansökan behandlas, komplettera sina bullerberäkningar inklusive verkliga bullermätningar, också med bullerkurvor för nivån 40 dBA FBN för att ta hänsyn till kultur-, natur- och friluftsområden. Björnön är ett naturreservat med särskilt fokus på natur, biologisk mångfald, friluftsliv och rekreation.

Innan ansökan behandlas skall den och miljökonsekvensbeskrivningen kompletteras med bullerkartor som visar tydligt motionsspåren 2,5 km, 5 km och 10 km likväl som naturstigen. Det är mycket människor i rörelse på speciellt 2,5 km och 5 km spåren.

Bolaget skall beträffande Björnön redovisa ett uppskattat antal överflygningar per vecka och per dag och hur dom sker relaterat till motionsspåren och naturstigen. Innan ansökan behandlas skall bolaget visa hur bullerpåverkan på Björnön och cykelvägen mot Trådarängarna påverkas i fallet att start- och landningsbanan kortas södra delen till 2100 m.

Naturskyddsföreningen vill slutligen särskilt framhålla de stora naturvärden av nationell betydelse som Björnön hyser. Björnön är en av de 50 lokaler i Sverige som har fler än 30 rödlistade arter av vedskalbaggar och är en av de 10 atrikaste lokalerna i Västmanland. Lövträden på Björnön har mycket höga naturvärden.

A.G. har fört fram bl.a. följande. Förändringen av flygplatsens inriktning är så omfattande och skild från dagens tillstånd att en ny prövning om flygplatsverksamhet över huvud taget ska få bedrivas på den känsliga platsen måste allvarligt övervägas och avslås.

Bolagets ambition att göra flygplatsen till att bli en flygplats för helikoptrar och privatflygare är inte något som gynnar medborgarna i Västerås. Flygplatsen har

misslyckats med att ta några andelar av den ökade utrikestrafiken i landet. Skälet till att flygplatsen har varit utpekad som riksintresse har varit att öka utrikestrafiken i Mälardalen, varför det bra kan vara en tidsfråga innan riksintresset för Västerås flygplats tas bort.

Det saknas en utredning av om landningsbanan och taxibanorna på Västerås flygplats klarar av en ökning av tung trafik. Vid en ökning av trafiken kommer flygplatsen att få problem, bl.a. eftersom flygplatsen har en lös lerbotten som grund. Flygplatsen har i 20 år brustit i efterföljandet av villkoren i tillståndet vad gäller redovisade flygvägar, antalet flygplanrörelser och höjder. Detta hade i vilken annan miljöfarlig verksamhet som helst inneburit att tillståndet hade dragits tillbaka för länge sedan. Ett exempel är flygvägen som går rakt över hans fastighet i Glasbacken till angöringspunkten Golfbanan, där flygplanen flyger på mycket låg höjd. Glasbacken öster om flygplatsen där han har sin fastighet ligger utanför detaljplanerat område inom ett kulturmiljöhänsynsområde och är klassat som ”kulturskyddat område”. A.G. begär med hänvisning till detta att Glasbacken markeras som bullerkänsligt område. Vidare måste kravet på höjd fortsättningsvis vara större än på andra flygplatser, eftersom det är ett fritids- och rekreationsområde.

A.G. anser att tillståndet bör kompletteras med ett informationskrav till operatörerna och allmänheten i syfte att se till att det nya tillståndet efterlevs, till skillnad från det tidigare tillståndet. Det är också viktigt att det finns ett eller flera övervakningssystem på flygplatsen som möjliggör för att länsstyrelsen kan fullgöra sin tillsynsplikt. Då går det också enkelt att fastställa var bullerstörningarna uppträder och vilka fastigheter som behöver bullerisolas.

Andelen lågflygsträning eller var dessa utförs av skolflyget redovisas inte i ansökan. Ingen redovisning finns heller inte på när skolflyget flyger på lägre höjder och när nedstigning till lägre höjder påbörjas, t.ex. vid inflygning som avslutas med landning. Man kan också fråga sig vad det är för nytta med att flyga ”närmaste vägen” när det är fråga om övningsflyg.

Vidare behöver antalet fritidshus dokumenteras, främst för att huvudsyftet i de områdena är vila och avkoppling utan störande buller samt att många omvandlas till permanentbostäder. I dag försöker man vid nybyggnationer kombinera boende och fritid på samma plats för att skapa möjlighet till fritid och rekreation i bostadsområdet, som då behöver vara fritt från flygplansbuller.

J.W. har begärt att mark- och miljödomstolen ska avslå bolagets ansökan om utökad verksamhet. Till stöd för sin talan har han fört fram bl.a. följande. Innan tillstånd kan medges behöver bl.a. följande åtgärder vidtas. Trafikföreskrifterna behöver styras upp i kontrollzonen öster om flygplatsen gällande alla flygfarkoster. Flygningen bör koncentreras på det västra trafikvarvet, där det ändå finns stads- och bakgrundbuller. Flygledartornet ska alltid vara bemannat för att tillse att regler och säkerhet följs. All flygning bör ske så nära flygplatsen som möjligt, så att risken för nedfallande flygfarkoster på bostäder blir mindre. Flygplanen behöver bli tystare och bullra mindre. Hårdare regler behöver införas för aerobatic, eftersom dessa bullrar extra mycket. Alla flygfarkoster bör ha transpondrar för att lättare kunna övervaka att regler följs. Det bör även införas hårdare kontroller på utsläppen och krav på att flygfarkosterna använder blyfritt bränsle. Om flygplatsen skulle få tillstånd vill J.W. att man flyger intensivare och på högre höjd under dagtid och vardagar så att boende slipper flygbuller kvällstid och helger. I övrigt vill han tillägga att ordningen på flygplatsen är mycket dålig och att det gällande tillståndet inte följs.

K.A. har motsatt sig att tillstånd meddelas till den sökta verksamhet, med hänsyn till den ökning av buller och förbrukningen av flygbränsle som verksamheten kommer att medföra. Om verksamheten kommer innebära en stor belastning på kommuninvånarnas ljud- och luftmiljö. Det borde vara angeläget att istället bevara och utveckla naturvärdena i och omkring Mälaren och Västerås.

W.H. m.fl.

W.H., som företräder ett antal sakägare, har begärt att bolagets ansökan ska avslås. Till stöd för sin inställning har de bl.a. fört fram följande.

Förslag till villkor

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

- Den 1 maj - den 31 augusti: helgfri måndag - fredag kl. 09.00-16.00.
- Varannan söndag under perioden 1 juni – 31 juli ska vara helt flygfri.
- Den 1 september - den 30 april: helgfri måndag - fredag kl. 07.00-18.00, lördag, söndag och helgdag kl. 09.00-17.00.
- Tungt skolflyg (flygplan med maximal startvikt överstigande 7 ton) får inte genomföras på helger eller sent på kvällen efter kl. 18.00.
- Skolflyg och allmänflyg med upprepade start- och landningsövningar får inte utföras under långfredagen, påskafton, Kristi himmelfärdsdag, pingstafton, nationaldagen, midsommarafton, midsommardagen, Alla helgons dag, julafton och juldagen.
- På samma sätt som för t.ex. Landvetter och Bromma ska flygplatsen vara stängd för flygtrafik 22:00 – 06:00, med undantag för ambulans- och räddningsflyg.

Vidare bör en noggrannare analys göras över bullerstörningar i alla planerade nybyggnationer, t.ex. Gäddeholm. Analyser och beräkningar av hur många som störs av flygbuller måste kompletteras att ta hänsyn till samtliga bostäder. Detta gäller även fritidshus, som bör behandlas likvärdigt med permanentboende. En grundligare analys bör göras om alternativa flygplatser för skolflygverksamheten.

För att så långt möjligt minska bullerstörningarna ska flygningar i trafikvarv för övning av start- och landning ska göras på minst 1500 fot MSL, både i det västra och östra trafikvarv hela året.

Flygplatsen bör kräva att samtliga farkoster stannar innanför bullerzonen tills de är

uppe på sin flyghöjd 1500 fot MSL så att bullerstörningarna minimeras. Flygningar i trafikvarv ska fördelas likvärdigt mellan östra och västra trafikvarvet. Flygplatsen bör klargöra vilka specifika fastigheter som kräver åtgärder mot buller. Eftersom helikoptrarna bullrar mycket mer än vanliga flyg så bör de fortsättningsvis behandlas separat från det lätta skolflyget i ansökan och beläggas med speciella restriktioner.

Oberoende part ska utföra bullermätningar på tidpunkter som beslutas av tillsynsmyndighet, minst en gång per kvartal på utvalda platser. Samtliga krav vad gäller buller, trafikvarv, tider och höjder ska gälla även när flygledartornet är obemannat.

Det som idag benämns trafikvarv är ett alldeles för vitt begrepp och ska definieras, speciellt med tanke på den spridning som finns i verkliga flygvägar. En tydligare begränsningslinje för VFR-trafiken och övriga flygfarkoster i det östra (och även västra) trafikvarvet behöver definieras. Flygplatsen bör åläggas att göra en detaljerad redovisning av antalet flygplanrörelser längs varje flygväg samt en kvantifiering av antalet flygningar och höjder för de olika flygvägarna. Ansökan bör kompletteras med detta för att få en fullständig bild av hur flygningar sker inom kontrollzonen.

Trafikvarvet för tungt skolflyg är irriterat att ligga öster om Irsta. bolaget måste säkerställa att flygning enligt detta sker. I trafikvillkoren för flygplatsen bör tydligt anges vilka flygvägar och höjder som gäller för de olika kategorierna av flyg. Bolaget bör även tydligt klargöra hur stor del av flygverksamheten som bedrivs av helikopterflyg.

När man inte övar start och landning så ska alla flygövningar förläggas över området som inte är bebyggda för att minska störningarna för boende. Bolaget bör kräva att man alltid, om inte särskilda skäl kräver annat, använder in- och utpasseringspunkterna för att minska ”fri” flygning inom kontrollzonens område. Inflygning och utflygning via golfbanan över Mälarnära rekreationsområde bör alltid göras på

1 500 fot. Vid flygning i kontrollzon måste samtliga flygplan, inklusive helikoptrar, vara utrustade med transponder. Flygningarna bör alltid starta i nordlig riktning, bana 01, och vid landning i sydlig riktning, bana 19, för att minimera störningarna söder och sydost om flygplatsen.

Med flyguppföljningssystemet bör det klart framgå hur flygplatsen bedriver verksamheten även när flygledartornet är stängt. Bolaget bör också kvantifiera antalet flygningar längs de olika flygvägarna fördelat på dagtid respektive kvällstid och helger, även när flygledartornet är stängt.

Bolaget bör åläggas att genomföra en utredning gällande möjligheten att bullerdämpa flygplan och ge en tidplan när bullerdämpning av flygplanen ska genomföras. Bolaget bör kräva att samtliga flygplan, även helikoptrar, ska bullerdämpas. Bolaget bör åläggas att tillse att avancerade flygningar, aerobatics, sker på platser så att kringboende inte störs eller helt förbjuds. Det behövs klara regleringar om hur och när sådana avancerade flygningar får ske, istället för att det bedöms enbart av flygplatschefen. Bolaget bör även åläggas att efter ett visst datum inte tillåta användning av någon blyhaltig bensin i flygplan eller helikoptrar som trafikerar flygplatsen.

Bolaget bör, innan ansökan behandlas, komplettera sina bullerberäkningar, inklusive verkliga bullermätningar, också med bullerkurvor för nivån 40 dBA FBN för att ta hänsyn till kultur-, natur- och friluftsområden.

För verksamheten ska det finnas ett kontrollprogram som bl.a. ska ange hur verksamheten ska kontrolleras med avseende på hur flygplatsen uppfyller ställda villkor för verksamheten. Tillsynsmyndigheten ska ha möjlighet att utdöma viten eller sanktioner till de piloter som inte följer villkoren avseende flygvägar och flyghöjder, vilket finns som förslag i tidigare domar.

Bolaget måste bättre än idag klargöra hur klagomål kan lämnas, t.ex. genom en

tydlig hänvisning eller länk på deras hemsida dit klagomål om buller och liknande kan lämnas. Bolaget ska villkoras att till operatörerna via t.ex. sin hemsida informera och klargöra vilka villkor som gäller avseende flyghöjder, vägar etc. som gäller.

Eftersom bolaget i ansökan söker för totalt 70 500 flygrörelser per år, alltså mer än 50 000, så borde man genomföra en detaljerad bullerkartläggning innan ansökan kan behandlas.

Det befintliga samarbetsorganet ska finnas kvar där även representanter för kringboende, dvs. de som störs av flygverksamheten, ingår. Samarbetsorganet ska alltså inte ersättas av det föreslagna informationsorganet.

Övriga synpunkter på ansökan

Det saknas motiv till att utöka flygverksamheten. Västerås flygplats har, trots kostsamma ansträngningar, inte lyckats öka antalet passagerare trots att antalet ökat totalt sett i Sverige. Den enda reella motiveringen till att utöka flygverksamheten är att utöka skolflygverksamheten och att Västerås vill profilera sig som ett centrum för skolflygverksamhet, vilket saknar samband med befolkningsutvecklingen i regionen. Att på detta sätt flytta verksamhet från Stockholmsområdet till en enda flygplats, Västerås, verkar inte genomtänkt eftersom bullret då flyttas från flera ställen till att bli koncentrerat på en plats mitt i ett fritids- och rekreationsområde. Flygplatsens känsliga lokalisering klarar inte av en utökning av skolflygverksamheten. Det kan också ifrågasättas om det verkligen behövs fler piloter i Sverige.

Västerås flygplats är idag olämpligt placerad mellan bebyggelser i väster i områdena Hamre-Talltorp, Lillhamra och Hässlö, i nordost Hagbyholm, Lista och Irsta, i öster Älby, i sydost Gäddeholm. Nya bostadsområden är under uppförande eller planeras i Gäddeholm, Lillhamra, Irsta och Älby. Detta har inte beaktats i analysen av hur många som kommer att störas av flygbullret. Man har inte heller lyckats visa att flygplatsen är av någon regional betydelse. Riksintresset kan inte heller motivera en kraftig utökning av skol- och allmänflyg, eftersom riksintresset enbart gäller den kommersiella trafiken, och inte allmänflyget med skolflyg,

helikoptrar och privatflygplan. Det finns i regionen ett flertal flygplatser som bör kunna vara alternativ till Västerås flygplats för skolflygverksamhet, och man bör grundligare undersöka dessa alternativ.

Den bullerzon som är framtagen av Västerås stad och som ligger till grund för bl.a. bostadsplaneringen är baserad på i huvudsak hur det kommersiella flyget flyger. Denna zon speglar inte hur övrig flygverksamhet med helikoptrar, skolflyg och privatflyg stör området kring flygplatsen. Bolaget bör kräva att samtliga farkoster stannar innanför bullerzonen tills de är uppe på sin flyghöjd 1 500 fot MSL så att bullerstörningarna minimeras. På detta sätt kommer också bullerzonen att stämma bättre med verkligheten. Trafikflyget upplevs av de boende inte vara samma störningsmoment som skol- och privatflyget. Det kommersiella trafikflyget stannar inte inom området kring flygplatsen utan dess störning är av mer kortvarig natur. Det intensiva motorljudet från skol- och privatflyget samt helikopterflyget upplevs som mer ettrigt och irriterande eftersom det pågår under längre tidperioder.

Det är oklart vilka bullernivåer från flygplanen som använts i bullerberäkningarna om man har använt nominella idealiserade bullervärden eller verkliga värden med varierat gaspådrag, vilket ger stora skillnader i buller. Den mest frekventa bullerstörningen i dagsläget är VFR-flyg i östra trafikvarvet samt helikoptertrafik som flyger lågt och över bostadshus. För att så långt möjligt minska bullerstörningarna ska flyghöjden i trafikvarvet för VFR-flyg samt övriga flygfarkoster skall vara densamma året om, dvs. minst 1 500 fot MSL. Det är en väsentlig skillnad på upplevelsen av buller när dessa håller högre höjd och dessutom undviker att låta motorerna gå på höga varvtal. Det totala antalet flygrörelser i trafikvarven för VFR-flyg samt övriga flygfarkoster måste fördelas ut i större utsträckning även på det västra trafikvarvet. I dag sker till mesta del flygning i det östra trafikvarvet där underliggande bebyggelse består av lantliga fastigheter där bullret blir en betydande störning, jämfört med fastigheter i västra trafikvarvet där trafik- och övrigt stadsbuller redan är en del av boendemiljön. Bolaget har visserligen åtagit sig att isolera vissa bostäder mot buller, men isolering av inomhusmiljön åtgärdar inte de störningar som förekommer utomhus.

Eftersom helikoptrarna bullrar mycket bör de behandlas separerat från det lätta skolflyget i ansökan och beläggas med speciella restriktioner. I villkoren för driften är det inte preciserat hur mycket helikopterflyg som tillåts. Vidare ska oberoende part utföra bullermätningar på tidpunkter som beslutas av tillsynsmyndighet, minst en gång per kvartal. Detta för att säkerställa att reglerna inom tillståndet följs. Dessa tidpunkter får inte på förhand kommuniceras flygplatsen eller någon till denna närstående part. Resultatet av mätningen skall i oförvanskad form tillgängliggöras allmänheten via flygplatsens webbplats.

Västerås flygplats skall hållas ansvarig för den trafik som sker på flygplatsen även när flygledartornet är obemannat. För de angivna trafikvarven för lätt skolflyg så bör fördelning mellan flygning i östra och västra trafikvarvet vara lika, dvs 50 % i västra respektive östra trafikvarvet. Det som idag benämns trafikvarv är ett alldeles för vitt begrepp och ska definieras. De verkliga radarspårarna visar på stor spridning av flygningar utanför angivna flygvägar. Flygning enligt VFR innebär enligt bolaget att det förekommer en viss geografisk spridning av flygningarna då vägvalet beror på bland annat väder, hinder och pilotens förmåga. Man bör säkerställa att denna spridning minimeras.

Det östra trafikvarvets yttre gräns bör förläggas väster om området Irsta inkluderande Älby. Detta innebär att flygvarvet ska vara begränsat väster om Gäddeholmsvägen. Fasta flygrutter för skol-, helikopter-, privatflyg samt hobby- och idrottsflyg bör fastställas och förläggas över områden som är minst bullerkänsliga, dvs. norr om flygplatsen.

I de radarspår som flygplatsen presenterat i ansökan så framgår ingen höjdinformation. Ansökan bör kompletteras med detta för att få en fullständig bild av hur flygningar sker inom kontrollzonen. Information om flyghöjder är en viktig del i att avgöra hur störande flygningarna är.

Området kring flygplatsen har stora natur- och kulturvärden. Gäddeholmsområdet är ett historiskt värdefullt kulturlandskap. Strandängarna i området har under flera

hundra år betats av boskap och gjort Mälardalskapet öppet. I dag är området vassbevuxet och området hyser flera sällsynta arter som störs av närheten till flygplatsen. Med tanke på fågel- och djurlivet bör flygtider begränsas under perioden 1 maj till den 31 augusti. Även friluftslivet begränsas av bullret från flygplatsen.

Den sökta verksamheten kommer medföra ökade utsläpp till luften i form av bl.a. koldioxid och bly, vilket står i strid med nationella och regionala målsättningar att utsläppen av växthusgaser till atmosfären ska minska.

En utökad flygverksamhet, speciellt skolflyg med elever och oerfarna piloter, kommer naturligtvis innebära ökade risker för olyckor. Dessa risker måste tas i beaktande, speciellt som det i närområdet av flygplatsen pågår byggen av och planeras för nya bostäder intill och under de flygvägar som används.

Västerås Flygplats Närboendeförening

Västerås Flygplats Närboendeförening har fört fram bl.a. följande. Föreningens ståndpunkt är att tillstånd inte bör medges till den sökta verksamheten. Föreningen ansluter sig till de synpunkter som enskilda sakägare har lämnat i sina yttranden.

BOLAGETS BEMÖTANDE

Bolaget bemöter inkomna synpunkter i huvudsak enligt följande.

Transportstyrelsen

Vad gäller etablerandet av en anläggning för försäljning av blyfritt flygbränsle är bolaget inte av någon annan uppfattning än Transportstyrelsen och har arbetat aktivt för att bränslebolag ska etablera tankstation för blyfri bensin vid flygplatsen. BP har nu beviljats bygglov och planerar att etablera en tankstation för blyfri bensin vid flygplatsen under andra kvartalet 2019. Bolaget vill dock ändå understryka att bolaget inte kan styra vilka flygplan som trafikerar flygplatsen, vilket bränsle flygplanen använder samt om flygbolagen och piloten önskar tanka vid flygplatsen och om de i så fall kan och vill tanka blyfri bensin.

Transportstyrelsens invändning att den planerade trafikökningen inte bör påverka tillgängligheten till större flygplatser i Stockholmsregionen eller bankapaciteten i Mälardalsregionen, vill bolaget kommentera på följande sätt. Bolaget har gjort en bedömning av den förväntade efterfrågan på flygresor och flygrörelser utifrån framför allt den förväntade utvecklingen i regionen inom prognosperioden. Sökt verksamhet rymmer en ökning av antalet flygrörelser med linjeflyg och charter från nuläget cirka 1 500 flygrörelser till 5 500 rörelser i sökt trafikfall. Det är en minskning i förhållande till gällande tillstånd då efterfrågan inte förväntas öka i den omfattning som antogs vid den tidigare prövningen. Varken bolaget eller flygtrafikledningen bedömer att den tänkta samlade trafikökningen av olika trafikslag riskerar att påverka tillgängligheten till större flygplatser i Mälardalsregionen. Det kan noteras att Trafikverket som ansvarar för den långsiktiga infrastrukturutvecklingen för bland annat luftfart inte anför någon farhåga i detta avseende.

Vad avser behovet av skolflyg på flygplatsen önskar Nya Västerås Flygplats framhålla att det är av stor vikt att det finns utbildade piloter för kommersiell trafik i Sverige. Senast i början av år 2018 gick FN:s luftfartsorganisation ICAO ut med en varning om att det måste utbildas hundratusentals piloter de kommande 15 åren för att möta efterfrågan i flygbranschen. Enligt ICAO behövs minst 620 000 piloter år 2036, varav 80 % måste utbildas till dess. Det är staten som tillser att utbildning finns tillgänglig i Sverige. Eftersom det har bedrivits utbildningsverksamhet för piloter på Stockholm-Västerås Flygplats sedan många år tillbaka är det en naturlig utveckling att pilotskolor etableras via flygplatsen.

I fråga om Trafikverkets invändningar mot bullervillkoren för bolaget fram följande. Bolaget har föreslagit ett villkor som bedöms ändamålsenligt för den sökta verksamheten och dess förväntade miljöpåverkan och vidhåller sitt förslag till villkor. I sökt trafikfall bedöms det inte uppstå något område som berörs av maximal ljudnivå 70 dB(A) tre gånger per natt 150 nätter per år från civil trafik varför det inte bedöms bli aktuellt att vidta bullerisoleringsåtgärder för nattrafik, se avsnitt 5.9 i MKB:n. I dagsläget förekommer ingen tidtabellagd trafik nattetid och det förväntas inte heller förekomma i någon utsträckning framöver heller. Det kan

komma enstaka ankomster nattetid, bestående av till exempel ambulansflyg och för sent ankommande kommersiell trafik. Det är av den anledningen som det inte förväntas uppstå något område som kan bli föremål för åtgärder baserade på maximalljudnivåer. För det fall domstolen ändå anser att det bör finnas en reglering för åtgärder för nattrafik föreslår bolaget ett tillägg till villkor 4 i enlighet med praxis. Villkoret anger en frekvens för målnivån för att sällan förekommande flygplanstyper och bullerhändelser inte ska vara dimensionerande för bullerskyddsåtgärderna.

Bolaget har ingenting att invända mot ett fortsatt arbete i ett informationsorgan och har föreslagit ett villkor som föreskriver att det ska finnas ett informationsorgan (förslag till villkor 8 i ansökan). Frågor, såsom eventuella klagomål på grund av buller, kan diskuteras mellan de parter som ingår i informationsorganet. I övrigt hanterar bolaget klagomål enligt fastställda rutiner och följer upp varje bullerklagomål som kommer till bolagets kännedom. Bolaget bjuder även in till kontinuerliga intressentmöten där alla får möjlighet att ta upp eventuella klagomål eller aktuella frågor.

Vad gäller uppföljning av flygklubbarnas flygrörelser anser bolaget inte att det är möjligt att tillse att samtliga luftfartyg som trafikerar flygplatsen har GPS-utrustning och att genomföra uppföljning på ett sådant sätt som Transportstyrelsen anger. Flygplatsen trafikerar i stor utsträckning av besökande luftfartyg, enbart i viss mindre utsträckning av flygklubbar som är stationerade vid flygplatsen. Det är inte rimligt och möjligt att kräva att samtliga luftfartyg som trafikerar flygplatsen har GPS-utrustning. Det finns vid flygplatsen ett uppföljningssystem baserat på radardata. Den absoluta majoriteten av alla flygrörelser bedöms bli registrerade i systemet. Det kan dock inte på ett enkelt sätt ske någon automatisk löpande uppföljning genom detta system. Systemet lämpar sig därför inte för detaljerad kontinuerlig uppföljning, såsom exempelvis uppföljning av straffsanktionerade villkor. Bolaget anser att de förslag till villkor som föreslås är skäliga och att den uppföljning som är möjlig att göra är tillräcklig. Luftfartyg ska följa de regelverk som finns publicerade, bl.a. AIP.

Angående den felaktighet Transportstyrelsen uppges ha noterat i ansökan vill bolaget förtydliga att korrekt uppgift anges i ansökan. Det luftrum som ATS Västerås disponerar sträcker sig upp till flygnivå 65 (2 000 meter standardhöjd). Luftrummet mellan 4 500 fot MSL och flygnivå 65 är genom samordningsavtal mellan ATCC Stockholm och ATS Västerås permanent delegerat till ATS Västerås vid varje tillfälle då flygtrafikledning bedrivs vid flygplatsen. Således disponerar ATS Västerås luftrummet, i enlighet med vad som tidigare redovisats. Att den i AIP publicerade översidan på sektor Västerås är 4 500 fot MSL är följaktligen inte att jämföra med den övre gränsen för det luftrum ATS Västerås disponerar under öppethållningstid, utan har endast till syfte att tillse att undersidan för kontrollerat luftrum i Stockholm TMA är 4 500 fot MSL i berört område i de fall då ATS Västerås är stängt.

Länsstyrelsen i Västmanlands län

Vad gäller länsstyrelsens yrkande om att tillståndet ska begränsas ytterligare avseende antalet flygrörelser, för bolaget fram följande. Bolaget vidhåller sitt yrkande att vid Stockholm-Västerås Flygplats bedriva flygplatsverksamhet i en omfattning av högst 70 500 rörelser per år, varav högst 45 500 flygrörelser i trafikvarv. Genom det allmänna villkoret är bolaget skyldigt att bedriva verksamheten i huvudsak såsom sökanden har angivit i ansökningshandlingar eller i övrigt har åtagit sig i målet.

Länsstyrelsen har även yrkat på att villkor 3 ska justeras vad gäller under vilka tidsperioder och vilka tider på dygnet skolflygningar ska få ske, samt att ett tillägg ska göras avseende vilka lägsta flyghöjder som ska hållas i trafikvarven. Bolaget vidhåller att skolflygning med upprepade start- och landningsövningar ska få ske under de i ansökan angivna tidsperioderna. En av anledningarna till att bolaget ansöker om ett nytt miljötillstånd är att den utökade utbildningsverksamheten på flygplatsen har skapat ett behov av fler rörelser för flygningar i trafikvarven. Att utöka antalet rörelser samtidigt som tidsperioderna när dessa får utföras ytterligare begränsas, skulle innebära att flygaktiviteten under de perioder då verksamheten tillåts skulle bli betydligt intensivare med mer kontinuerligt buller än idag. Det skulle också innebära att trafikintensiteten periodvis ökar i sådan utsträckning att kompletterande

investeringar i infrastruktur skulle bli nödvändiga. Detta skulle i sin tur medföra kostnader som bolaget inte anser står i förhållande till nyttan med den föreslagna begränsningen.

Gällande flyghöjder i trafikvarven vidhåller bolaget att upprepade start- och landningsövningar för tungt skolflyg ska få ske på 1 500 fot. Till skillnad från det idag gällande tillståndet kommer enligt ansökan den geografiska utsträckningen av trafikvarven med tungt skolflyg vara tydligt definierade samt trafikerats av flygplan som alstrar lägre bullernivåer än vad som angavs i gällande tillstånd som utgick ifrån MD80 och BE20. För trafikvarv med lätt skolflyg kan bolaget acceptera en generell begränsning om lägsta höjd i trafikvarvet på 1 000 fot även om detta inte självklart medför en miljömässigt förbättrad situation. Se vidare avsnitt 2 punkt 11 i kompletteringen av den 22 januari 2018 för en redovisning av konsekvenserna av ändrade höjder i trafikvarven.

Länsstyrelsen har vidare yrkat att flygning med äldre militära jetflygplan inte ska omfattas av undantaget. Bolaget önskar framhålla att det enbart rör sig om enstaka flygningar över Irsta som omfattas av det undantag som länsstyrelsen hänvisar till. Eftersom det rör sig enbart om ett fåtal flygrörelser anser bolaget inte att det finns någon anledning att detaljreglera dessa, varför bolaget motsätter sig länsstyrelsens yrkande.

Vad gäller länsstyrelsens förslag gällande rening av dagvatten uppger bolaget att det vidhåller sitt förslag till utredningsuppdrag. Utredningen får sedan visa vilka åtgärder som är skäligen att vidta. Det är rimligt att utredningen redovisas till mark- och miljödomstolen som får besluta om eventuella åtgärder och försiktighetsmått.

Bolaget har, med anledning av länsstyrelsens vid huvudförhandlingen lämnade villkorsförslag till villkor 7, föreslagit att villkor 7 får den formulering som framgår av bolagets slutliga villkorsförslag.

Villkoret 7 gäller endast de lagringsplatser som bolaget disponerar över. Utomhus gäller detta lagringsplatserna vid platta 1 och platta 3. Påkörningsskydd finns vid platta 1, men inte vid platta 3. Tankningsplatsen vid platta 3 används tämligen sällan och dessutom endast av egen personal, varför risken för påkörning bedöms som mycket liten. Nederbördsskydd finns vid såväl dieselcisternen vid platta 3 som diesel- och bensincisternerna vid platta 1. JET A1-anläggningen vid platta 1, som för övrigt ägs av Shell Aviation Sweden AB, är inte nederbördsskyddad, men den yta som cisternen står på är ansluten till en oljeavskiljare med ett synligt utlopp till ett dike. Risken för spill av JET A1 bedöms som mycket liten.

Miljö- och konsumentnämnden i Västerås stad

Bolaget vidhåller att det är lämpligt med ett utredningsuppdrag avseende hanteringen av dagvatten, och att utredningen får visa vilka åtgärder som är skäligen att vidta. Bolaget har ingen invändning mot att vattnet som leds via pumpstationen ingår i provotidsutredningen.

Miljö- och hälsoskyddsförvaltningen har efterfrågat ett förtydligande om det finns möjlighet till fler rörelser nattetid än vad som tagits hänsyn till i bullerutredningen. Bolaget erinrar om att det genom det allmänna villkoret är skyldigt att bedriva verksamheten i huvudsak såsom sökanden har angivit. Det innebär att bullerexponeringen inte får avvika väsentligt ifrån vad som uppskattats i miljökonsekvensbeskrivningen.

Miljö- och hälsoskyddsförvaltningen har anfört att trafikövningsplatsen inom flygplatsområdet har en undervisningslokal som inte omnämns i underlaget. Bolaget har undersökt frågan och kan konstatera att det underlag som bolaget hade fått av kommunen avseende utbildningslokaler i flygplatsens närområde saknade information om att Hässlö trafikskola (körskola) har en utbildningslokal i direkt anslutning till flygplatsen.

Bolaget anser att det inte finns behov av att genomföra provtagningar för att kontrollera skumvätskan, eftersom den skumvätska ARC Miljö från Dafo Brand som används vid flygplatsen aldrig har innehållit PFOS.

Bolaget kan godta att även påskdagen och pingstdagen är helgdagar då upprepade start- och landningsövningar inte får genomföras av skol- och allmänflyg.

Naturvårdsverket

Naturvårdsverket efterfrågar ett tydliggörande avseende den sökta verksamhetens påverkan på miljökvalitetsnormer (MKN) för vatten samt hur Nya Västerås Flygplats ser på hur verksamheten förhåller sig till icke-försämringskravet och kravet på att inte äventyra uppnåendet av god status för de aktuella recipienterna. Nya Västerås Flygplats önskar bemöta Naturvårdsverkets efterfrågade förtydliganden och förslag till uppskjuten fråga enligt följande.

Nya Västerås Flygplats har gett in en kompletterande rapport (aktbil. 80) upprättad av Vatten och Samhällsteknik AB. I rapporten kompletteras tidigare redovisade mätresultat med provtagningsresultat för perioden 2016 till maj 2019. Vidare kompletteras bedömningen av flygplatsverksamhetens påverkan på MKN för de två recipienterna Mälaren-Västeråsfjärden och Limstabäcken, samt bedömningen av efterlevnaden av EU:s ramdirektiv för vatten. Rapporten berör också möjligheter till hantering av släckvatten vid eventuell brandolycka. Av rapporten framgår sammanfattningsvis att den pågående verksamhetens bidrag till vattenrecipienterna inte bedöms vara av sådan omfattning att MKN för vattenrecipienterna Mälaren-Västeråsfjärden och Limstabäcken försämras. Vad avser påverkan vid sökt verksamhet framgår att det är främst användningen av avisningsvätskan glykol som bedöms öka i takt med den prognostiserade ökningen av antalet flygrörelser med linjeflyg och charter (det sker inte någon avisning av de flygplan som används inom skolflyg). Glykol innehåller i stort sett inga ämnen som i sig genererar övergödning (glykol innehåller < 1 ppm fosfor). Däremot skulle en ökad glykolanvändning, med hänsyn till det organiska materialet som glykolen består av, kunna medföra en ökad

risk för syrebrist i vattnet vilket i sin tur skulle medföra en ökad risk för övergödning i vattenrecipienterna, främst på Limstabäcken. Bolaget anser dock inte att den förväntade ökningen av organiskt material som härrör från en ökad glykolanvändning vid sökt verksamhet är av sådan art och omfattning att det finns någon risk att verksamheten medför en otillåten försämring av recipienternas status eller äventyrar uppnåendet av god status år 2027.

Nya Västerås Flygplats förslag till provotidsutredning syftar till att närmare utreda flygplatsverksamhetens bedömda påverkan vid sökt verksamhet och behovet av eventuella skyddsåtgärder för att säkerställa att inte någon negativ påverkan kan uppstå. Om det efter genomförd utredning bedöms finnas behov av att vidta åtgärder, anser Nya Västerås Flygplats att det finns lämpliga åtgärder att vidta. Utredningen kommer således även innehålla en utredning av behovet av och möjligheterna att anordna en reningsanläggning för dagvatten med förslag till utformning av en sådan anläggning och slutliga villkor för anläggningens kapacitet och reningsgrad. Om utredningen kommer fram till att det finns behov av att anlägga en reningsanläggning, kommer Nya Västerås Flygplats i sin redovisning lämna förslag till lämplig utformning av en sådan anläggning med förslag till slutliga villkor för anläggningens kapacitet och reningsgrad. Som utgångspunkt motsätter sig Nya Västerås Flygplats därför inte Naturvårdsverkets förslag till uppskjuten fråga avseende en utredning om möjligheten att anlägga en reningsanläggning, men anser att förslag till anläggande av en reningsanläggning endast behöver presenteras om det efter genomförd utredning bedöms finnas behov av en anläggning.

Med anledning av ovanstående är det Nya Västerås Flygplats uppfattning att den ansökta verksamheten kan tillåtas och att frågan om eventuella åtgärder för att begränsa verksamhetens påverkan på MKN för Limstabäcken och Mälaren-Västeråsfjärden kan skjutas upp under en provotid. Nya Västerås Flygplats justerar den föreslagna uppskjutna frågan för att tydliggöra utredningsuppdraget som bolaget nu uppfattar är i linje med länsstyrelsens och Naturvårdsverkets synpunkter.

Nya Västerås Flygplats anser att Naturvårdsverket förslag till villkor avseende bananvändning inte skiljer sig i sak från bolagets villkorsförslag och vidhåller bolagets förslag till villkor 2 avseende bananvändning.

Nya Västerås Flygplats motsätter sig Naturvårdsverkets förslag till villkor avseende bullerskyddsåtgärder av flera skäl. Naturvårdsverkets förslag att bullerisoleringsåtgärder ska vidtas för bostadsbyggnader som exponeras för maximala ljudnivåer 70 dBA eller däröver nattetid (kl. 22-06), en gång eller oftare per årsmedeldygn, är inte anpassat till den verksamhet som bedrivs på aktuell flygplats. Det är varken miljö- mässigt motiverat eller rimligt ur ett samhällsekonomiskt perspektiv att vidta bullerskyddsåtgärder redan vid ett enda överskridande. Det står inte heller i proportion till andra trafikslag. Naturvårdsverkets villkorsförslag saknar därutöver stöd i gällande förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader och praxis. Den dom som Naturvårdsverket hänvisar till, avseende miljötillstånd för Kalmar-Öland Airport (mark- och miljödomstolen vid Växjö tingsrätts deldom den 27 juni 2019 i mål nr M 2327-18), har överklagats till Mark- och miljööverdomstolen (mål nr M 8449-19) och har därmed inte vunnit laga kraft. Domen strider enligt Nya Västerås Flygplats mot gällande Trafikbullerförordningen och praxis.

Vad avser Naturvårdsverkets yrkande om bullerisoleringsåtgärder för vård- och undervisningslokaler som exponeras för maximala ljudnivåer 70 dBA eller däröver, en gång eller oftare per årsmedeldygn, ska framhållas att det saknas riktvärden för maxbuller inomhus dagtid i skolor och vårdlokaler. Det är inte miljömedicinskt motiverat att isolera dagtid för maximal ljudnivå 70 dBA en gång per årsmedeldygn och det finns inte heller praxis som ger stöd för en sådan uppfattning.

För det fall mark- och miljödomstolen ändå anser att det bör finnas en reglering för bullerskyddsåtgärder för maximala ljudnivåer nattrafik, har Nya Västerås Flygplats presenterat ett förslag till tillägg till bolagets förslag till villkor 4. Detta förslag är utformat i enlighet med praxis och Trafikbullerförordningen.

Nya Västerås Flygplats motsätter sig också Naturvårdsverkets förslag till reglering av dimensionerande flygplanstyp. Nya Västerås Flygplats förstår inte varför Naturvårdsverket anger både den sökta verksamhetens omfattning och de mest bullrande flygplatstyperna för den sökta verksamheten som dimensionerande för bullerskyddsåtgärderna. Eftersom en reglering avseende dimensionerande flygplanstyper enbart behövs vid tillämpning av ett villkor för maximala ljudnivåer, innehåller bolagets villkorsförslag 4 inte en sådan reglering. För det fall mark- och miljödomstolen anser att det bör finnas en reglering för maximal ljudnivå nattrafik bör det däremot även finnas en reglering av vilka flygplanstyper som ska vara dimensionerande för bullerskyddsåtgärderna. I sådant fall anser Nya Västerås Flygplats dock att regleringen ska utformas i enlighet med praxis genom följande tillägg i villkor 4:

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

Vidare motsätter sig Nya Västerås Flygplats Naturvårdsverkets förslag till utformning av den rimlighetsbedömning som ska göras vid avvägningen av vilka bullerskyddsåtgärder som ska vidtas. Nya Västerås Flygplats vidhåller sitt förslag till villkor 4 i denna del. Bolagets villkorsförslag är utformat i enlighet med praxis. Rimlighetsbedömningen är en precisering av skälighetsprincipen i 2 kap. 7 § miljöbalken. Det är otillräckligt att enbart ställa kostnader för bullerskyddsåtgärder i relation till en bostads standard. Att väga miljönytta och kostnader enbart mot en bostads standard lämnar ett utrymme för tolkningar. Nya Västerås Flygplats delar därför inte Naturvårdsverkets uppfattning att det skulle krävas en ändring av praxis på området.

Nya Västerås Flygplats delar inte heller Naturvårdsverkets uppfattning att det skulle vara orimligt att ta hänsyn till tidigare utförda åtgärder. Även i denna del motsätter sig bolaget Naturvårdsverkets förslag och vidhåller sitt förslag till villkor 4 som är utformat i enlighet med praxis. Att hänsyn ska tas till tidigare utförda åtgärder in-

nebär inte att nya åtgärder kan nekas enbart med hänvisning till att verksamhetsutövaren har utfört åtgärder tidigare, utan utgångspunkten är att säkerställa att fastigheten får tillräckliga bullerskyddsåtgärder i förhållande till aktuellt villkor.

Vad avser Naturvårdsverkets förslag till reglering av den tidpunkt då bullerskyddsåtgärder senast ska vara vidtagna och när förslag till plan för bullerskyddsåtgärder ska ha lämnats in till tillsynsmyndigheten senast, önskar Nya Västerås Flygplats framhålla att bolaget inte förstår vilken skillnad Naturvårdsverket anser att verkets förslag till villkor innebär i förhållande till bolagets förslag till villkor. Nya Västerås Flygplats motsätter sig därför Naturvårdsverkets förslag i denna del och vidhåller bolagets förslag till villkor 4 som är utformat i enlighet med praxis.

Naturvårdsverket verkar även anse att anstånd från angiven tidsram för genomförandet av bullerskyddsåtgärderna enbart ska få lämnas om det föreligger särskilda skäl i det enskilda fallet. Naturvårdsverket förtydligar inte vad verket menar med detta och det är således för Nya Västerås Flygplats oklart när det enligt naturvårdsverkets uppfattning ska anses ha uppkommit sådana omständigheter som är tillräckligt kvalificerade för att utgöra särskilda skäl i det enskilda fallet. Tillämpningen av denna undantagsreglering görs onödigt krånglig. Nya Västerås Flygplats motsätter sig därför Naturvårdsverkets tillägg i denna del och vidhåller bolagets förslag till villkor 4 som är utformat i enlighet med praxis.

Nya Västerås Flygplats uppfattar inte att Naturvårdsverkets förslag till reglering av avisning skiljer sig i sak från bolagets förslag, bortsett från regleringen avseende hanteringen av glykolförorenad snö och glykolförorenat smältvatten. Glykolförorenad snö sugs upp av sugbil och det är därför endast i samband med rikliga snöfall som glykolförorenad snö behöver plogas bort från avisningsplattan. Bortplogad snö slungas då ut över omgivande gräsytor, varvid smältvattnet infiltrerar i mark. Mängden snö som slungas ut på den omgivande marken är inte särskilt stor och möjligheterna till såväl nedbrytning som fastläggning i marken bedöms som mycket goda. Påverkan på underliggande gruslager skyddas effektivt av det cirka 10 meter mäktiga lerlagret. Mälaren-Västeråsfjärden och Limstabäcken bedöms inte heller

med hänsyn till det geografiska avståndet till snöns upplagsplats bli påverkade av glykolförorenat smältvatten. Nya Västerås Flygplats vidhåller därför sitt förslag till villkor 5 avseende avisning.

Nya Västerås Flygplats uppfattar inte att Naturvårdsverkets förslag till reglering av halkbekämpning skiljer sig i sak från bolagets förslag, bortsett från Naturvårdsverkets förslag om regleringen kring vilka uppgifter som ska redovisas inom ramen för egenkontrollen. Bolaget vidhåller sitt förslag till villkor 6, som är i enlighet med praxis. Avisning sker på anvisat område. Dock kan Nya Västerås Flygplats acceptera det tillägg som Naturvårdsverket föreslår om att bolaget inom ramen för egenkontrollen ska redovisa den mängd och typ av halkbekämpningsmedel som använts.

Nya Västerås Flygplats har bemött frågan om tillhandahållande av blyfritt bränsle vid flygplatsen i tidigare yttranden och önskar hänvisa till vad bolaget anfört till bemötande av synpunkten från bl.a. länsstyrelsen och Transportstyrelsen. Med hänvisning till vad Nya Västerås Flygplats anfört tidigare motsätter sig Naturvårdsverket nya förslag till villkor. Nya Västerås Flygplats är i grunden positivt inställt till en ökad användning av blyfritt flygbränsle. Det måste dock återigen understrykas att en flygplats inte kan styra vilka flygplan som trafikerar flygplatsen, vilket bränsle flygplanen kan tankas med samt om flygbolagen och piloten önskar tanka vid flygplatsen och om de i så fall kan och vill tanka med blyfri bensin. Anläggningen för blyfri bensin som beskrivits i tidigare inlagor ska slutbesiktigas under oktober månad och planeras därefter att tas i drift av extern operatör (BP) som har eget tillstånd. Anläggningen ingår inte i den verksamhet som Nya Västerås Flygplats nu söker tillstånd för. Bolaget har för närvarande inte heller några planer på att förvärva BP:s anläggning. Nya Västerås Flygplats har i dagsläget såldes inte den rådighet som krävs för att efterfölja första meningen i det villkor som nu föreslås av Naturvårdsverket. Bortsett från att det skulle innebära en alltför tung administrativ börda att årligen redovisa all försäljning av olika typer av flygbränsle till tillsynsmyndigheten, förstår Nya Västerås Flygplats inte heller till vilken nytta bolaget, enligt andra meningen i Naturvårdsverkets villkor, ska redovisa denna

information. Med hänsyn till att en överträdelse av ett villkor i ett miljötillstånd är straffsanktionerad, framstår tredje meningen i Naturvårdsverkets villkorsförslag som alltför otydlig och oproportionerlig, eftersom det inte går att följa upp uppställt krav.

Nya Västerås Flygplats noterar att Naturvårdsverkets delar bolagets uppfattning att ett åtagande att tillse att det i Aeronautical Information Publication (AIP) ges anvisningar som reglerar vilka lägsta flyghöjder som ska hållas i trafikvarven utgör ett tillräckligt skydd mot eventuella olägenheter för omgivningen, eftersom ett sådant åtagande blir bindande genom att det utgör en del av det allmänna villkoret. Nya Västerås Flygplats motsätter sig däremot Naturvårdsverkets synpunkt om att åtagandet bör ändras genom att den lägsta höjden för tunga flygplan justeras till 2 000 fot. Naturvårdsverket har varken lämnat någon motivering eller konsekvensanalys avseende ett skärpt krav för den lägsta höjden för tunga flygplan i trafikvarv, varför det är svårt för bolaget att bemöta Naturvårdsverkets synpunkt i denna del.

Nya Västerås Flygplats önskar hänvisa till vad bolaget tidigare anfört i denna del till bemötande av länsstyrelsens yrkande om högre flyghöjder i trafikvarv. Högre höjder i trafikvarven skulle bl.a. medföra att den sammanlagda flygtiden för starter och landningar skulle öka och därmed också den totala bullerexponeringen av omgivande bebyggelse. Vidare skulle den längre flygtiden medföra ökad bränsleförbrukning och därmed ökade utsläpp till luft som följd. En kraftigare bullerexponering skulle uppstå i samband med längre stigning med hög motoreffekt efter varje start. Den längre flygtiden i stigning med hög motoreffekt efter varje start skulle medföra att utsläppen till luft ökar. Den längre flygtiden skulle också innebära ökade kostnader i form av ökad bränsleförbrukning, gångtid för luftfartygen och instruktörstid etc.

Mälarenergi AB

Nya Västerås Flygplats har som utgångspunkt inte någon erinran mot vad Mälarenergi anger avseende oljeavskiljarna. Det finns rutiner för funktionskontroll, tömning m.m. som är anpassade för befintliga oljeavskiljare. Utöver detta kan noteras

att det är en fråga som kan hanteras i samråd med tillsynsmyndigheten inom ramen för tillsynen och antagande av kontrollprogram.

Nya Västerås Flygplats delar Mälarenergis uppfattning avseende förvaring av kemikalier och farligt avfall och önskar hänvisa till bolagets förslag till villkor 7 som stämmer överens med Mälarenergis synpunkter i denna del.

Mälarenergi AB har som villkor föreslagit att flygrörelser, in- och utflygning till flygplatsen samt flygning på låg höjd (lägre än 1000 fot), inte ska tillåtas ovan Hässlö vattenverk och dess infiltrationsbassänger. Nya Västerås Flygplats har vid huvudförhandlingen åtagit sig att tillse att det inte sker överflygningar av Hässlö vattenverk och dess infiltrationsbassänger i samband med start och landning med helikopter på platta 6, samt i övrigt tillse att överflygningar av Hässlö vattenverk inte sker på lägre höjd än 500 fot. Detta har godtagits av Mälarenergi.

Nya Västerås Flygplats har därför som nytt villkor föreslagit följande:

Nya Västerås Flygplats ska tillse att överflygning över Hässlö vattenverk och dess infiltrationsbassänger undviks i samband med start och landning med helikopter från platta 6. För övriga flygrörelser gäller Transportstyrelsens regelverk.

Minimiflyghöjden enligt Transportstyrelsens regelverk är 500 fot GND, start och landning undantaget.

Kommunstyrelsen i Västerås stad

Genomförda bullerberäkningar för det sökta trafikfallet utgår från de flygplanstyper som förväntas trafikera flygplatsen år 2040. Beräkningen utgår från de tider på dygnet som trafiken i huvudsak förväntas ske samt de flygvägar som luftfartygen förväntas trafikera. I MKB finns en analys av hur den framtida bullerspridningen förväntas påverka bebyggelsen. De bullermått som redovisas är bullermått enligt Förordning om trafikbuller vid bostadsbyggnader (2015:216). I tabell 1 i kompletteringen den 22 januari 2018 redovisas hur olika bullerkurvor berör befintlig bebyggelse för olika trafikfall.

Angående vad Västerås stad har fört fram rörande att bebyggelse kan utsättas för momentana ljudnivåer som överstiger maximal ljudnivå (70 dBA), för bolaget fram följande. Enligt utredning (tabell 1 s. 15 i aktbil. 12) berörs en bostad (permanent- eller fritidshus) av maximal ljudnivå 70 dB(A) 16 gånger per dag och kväll i sökt trafik. Denna bostad ligger centralt på Björnön, som är ett område med fritidshus. Bostaden ligger även inom kurvan för FBN 55 dB(A), och berörs därmed av föreslagna bullerskyddsåtgärder.

A.G.

Bolaget har fört fram följande angående A.G.s yrkande om att Glasbacken ska markeras som bullerkänsligt område. Glasbacken beräknas få låga bullernivåer i sökt trafik. Flygbullerbullernivåerna beräknas bli lägre än FBN 40 dB(A) i sökt trafik och ligger inte under de huvudsakliga flygvägarna för skolflygens trafikvarv. Platsen berörs inte heller av bullerkurvan för maximal ljudnivå 70 dB(A) tre gånger per årsmedeldag och kväll. Mot denna bakgrund finns det inte några skäl för att markera Glasbacken som ett bullerkänsligt område.

A.G. har vidare uppgett att tillståndet bör kompletteras med ett informations-brev till operatörerna och allmänheten. Bolaget föreslår i förslag till villkor 8 att ett informationsorgan ska finnas inom vilket frågor som rör flygplatsverksamheten kommer att diskuteras. I informationsorganen ingår bl.a. länsstyrelsen och miljö- och konsumentnämnden i Västerås stad, som ska bevaka kommuninvånarnas intresse. Flygplatsen informerar operatörerna löpande enligt gällande krav.

Bolaget anser att länsstyrelsen kommer kunna fullgöra sin tillsynsplikt, med stöd av bland annat det kontrollprogram som ska upprättas. Bolaget anser vidare att det i ansökan med tillhörande bilagor redovisas i tillräcklig omfattning den verksamhet som kommer att kunna bedrivas inom ramen för sökt verksamhet. Slutligen påpekar bolaget att antalet bostäder, inklusive fritidshus, som berörs av olika bullerkurvor i olika trafikfall har redovisats i målet.

J.W.

Vad gäller J.W.s krav på att flygningarna koncentreras till det västra trafikvarvet, har bolaget fört fram följande. Trafikvarvet förläggs i så stor utsträckning som möjligt öster om flygplatsen för att minska bullerexponeringen över tätbebyggda områden. Trafikvarven för helikoptrar avses fördelas jämt mellan det västra och det östra trafikvarvet. Av flygsäkerhetsskäl måste trafikvarvet för helikoptrar förläggas väster om flygplatsen när det förekommer flygtrafik till rullbanan för att inte in- och utflygningssvägar skall korsas.

Bolaget för vidare fram att flygtornet inte är och inte heller framöver kommer vara bemannat dygnet runt. De luftfartyg som befinner sig i flygplatsens närhet ska dock alltid följa de regler som anges i AIP. Bolaget anför även att det inte har rådighet över vilka luftfartyg som väljer att trafikera flygplatsen, och därför inte kan tillse att tystare flygplan trafikerar flygplatsen eller att endast flygplan som tankar blyfritt tillåts.

W.H. m.fl. och Västerås Flygplats Närboendeförening

Bolaget önskar informera om att föreslagen analys eller utredning angående behovet av piloter inte ingår i en process avseende ett nytt tillstånd enligt miljöbalken. Innehållet i den trafikprognos som Nya Västerås Flygplats har tagit fram, och vilken tjänat som underlag för denna tillståndsansökan, redovisas i den tekniska beskrivningen (avsnitt 3.3 och 3.4. Vidare önskar Nya Västerås Flygplats hänvisa till vad som anges i MKB:n (avsnitt 4.3) om Kommunförbundet Stockholms Läns (KSL) utredning om allmänflyg. Nya Västerås Flygplats önskar dessutom framhålla att det helt oavsett finns ett stort behov av pilotutbildningar i Sverige och att Stockholm-Västerås Flygplats utgör en lämplig flygplats för detta ändamål. Nya Västerås Flygplats önskar i övrigt hänvisa till vad bolaget anfört till bemötande av synpunkter från Transportstyrelsen.

W.H. m.fl. har vidare fört fram att det bör göras en redovisning av antalet flygplansrörelser längs varje flygväg och hur stor del av verksamheten som är helikopterflyg. I ansökningshandlingarna redovisas den sökta verksamheten och

bullerberäkningarna baseras på den prognostiserade utvecklingen. Det exakta utfallet är dock inte möjligt att redovisa, men det centrala är att miljökonsekvenserna, i detta fall bullerexponeringen, är representativa. Nya Västerås Flygplats är vidare genom det allmänna villkoret skyldigt att bedriva verksamheten i huvudsak såsom anges i ansökningshandlingarna. Nya Västerås Flygplats önskar även hänvisa till vad som anförts till bemötande av synpunkter från länsstyrelsen. För trafikvarv med lätt skolflyg kan Nya Västerås Flygplats acceptera en generell begränsning om lägsta höjd i trafikvarvet på 1 000 fot, även om detta inte självklart medför en miljömässigt förbättrad situation.

Bolaget anser vidare att flygvägarna är anpassade för att undvika flygning över Västerås tätort, över Irsta samt, när så är möjligt även över Björnön. Bolaget motsätter sig att in- och utflygning via golfbanan alltid ska ske på 1 500 fot. För trafikvarv med lätt skolflyg kan bolaget acceptera en generell begränsning om lägsta höjd i trafikvarvet på 1 000 fot, även om detta inte självklart medför en miljömässigt förbättrad situation.

W.H. m.fl. har fört fram att avancerade flygningar ska förbjudas eller regleras så att de inte stör kringboende. Bolaget motsätter sig detta och önskar upplysa om att vid uppskattningsvis ett hundratal tillfällen per år förekommer det flygningar vars flygvägar inte kan beskrivas på ett entydigt sätt. Det kan t.ex. handla om avancerad flygning över flygplatsen, då man i vissa sammanhang använder rullbanan som referenspunkt för att träna olika flygprogram. Ett annat exempel kan vara flygutbildning i ett specifikt moment, t.ex. flygning med hängande last från helikopter. Dessa flygningar har gemensamt att de endast förekommer i begränsad omfattning.

Angående begäran om att det ska göras en analys av hur många som störs av flygbuller, inklusive boende i fritidshus, önskar bolaget upplysa om att det inte har varit möjligt att redovisa antalet boende i fritidshus eftersom det saknas data om detta

hos SCB. Av den anledningen har endast antalet boende i permanentbostäder redovisats. Bedömningen av antalet störda görs därför utifrån antalet permanentboende som berörs av vissa ljudnivåer, såsom redovisats i miljökonsekvensbeskrivningen.

W.H. m.fl. vill även att bolaget borde genomföra en detaljerad buller-kartläggning eftersom ansökan omfattar mer än 50 000 flygrörelsen. Bolaget för fram att när antalet civila flygrörelser uppnår 50 000 stycken/år, kommer buller-beräkningar att redovisas enligt Förordningen om omgivningsbuller (2004:675). Det ska noteras att vid fastställandet av antalet flygrörelser enligt förordningen ska inte starter och landningar som utförs enbart för övningsändamål med lätta luftfartyg medräknas.

W.H. m.fl. anser att bolaget bör åläggas att genomföra en utredning och ange en tidplan för när bullerdämpning av flygplanen kan genomföras, och att alla flygplan bör bullerdämpas. Bolaget för fram att samtliga nya civila flygplan ska uppfylla gällande gränsvärden avseende högst tillåtna ljudemission enligt dokument ICAO Annex 16. Huvudsyftet med bullercertifiering är att säkerhetsställa att den senaste tillgängliga bullerreducerande teknologin tillämpas vid design av nya flygplan. Detta i syfte att på sikt minska bullret runt flygplatserna och därmed begränsa eller minska antalet personer som påverkas av betydande flygbuller. ICAO:s miljøråd CAEP enades under år 2013 om en skärpt bullerstandard för certifiering av civila flygplan som gäller sedan den 31 december 2017. Överenskommelsen innebär generellt att nya flygplan måste vara minst 7 EPNdB lägre jämfört med de gränsvärden som anges i ICAO Annex 16 kapitel 4.

När det gäller allmänflyget så sker en kontinuerlig förnyelse av flygplansflottan vid flygplatsen. I huvudsak är det flygskolorna som förnyar flygplanen, framförallt i syfte att minska bränsleförbrukningen och därmed driftkostnaden, men utförda modifieringar reducerar också bullret. Bland annat har Cessna C172 framgångsrikt modifierats med ny motor, propeller och ljuddämpare, vilket enligt utförda ljudmätningar i samband med bullercertifiering visar att ljudnivån minskar med cirka 6 dB för dessa individer.

Bolaget hänvisar i övrigt till vad som förts fram i ansökan med tillhörande bilagor och kompletteringar, samt till vad bolaget fört fram till bemötande av övriga intressenters synpunkter.

Naturskyddsföreningen

Naturskyddsföreningen har anfört att verksamheten för linje- och charterflyg ska avvecklas på grund av dess stora klimatpåverkan, alternativt att flygplatsen ska klimatkompensera. Bolaget motsätter sig detta och för fram att Stockholm-Västerås Airport är utpekad som riksintresse för kommunikationer. Utpekandet motiveras med hänvisning till behovet av flygplatskapacitet för att säkerställa framtida utveckling av utrikestrafiken i Mälardalen. Operatörerna klimatkompenserar för sina verksamheter.

Bolaget önskar upplysa Naturskyddsföreningen om att det finns ett gällande beslut om att utvidgat strandskydd är upphävt inom flygplatsområdet, se Länsstyrelsen i Västmanlands läns beslut 2014-03-17 (Dnr:511-4985-12), om utvidgat strandskydd.

Bolaget motsätter sig att tiderna för när upprepade start- och landningsövningar får ske ändras i enlighet med Naturskyddsföreningens synpunkt och att de villkor som Naturskyddsföreningen föreslår införs.

DOMSKÄL

Miljökonsekvensbeskrivning

Mark- och miljödomstolen godkänner miljökonsekvensbeskrivningen.

Tillstånd

Nya Västerås Flygplats AB:s yrkande omfattar 70 500 flygrörelser per år, varav högst 45 500 flygrörelser i trafikvarv.

Bolagets yrkande innebär vid en jämförelse mellan den sökta verksamheten och gällande tillstånd en ökning av allmänflyget (främst lätt skolflyg och helikoptertrafik) med 23 000 flygrörelser. Motsvarande jämförelse mellan sökt flygtrafik och nuläget innebär dock en betydligt större skillnad i trafikering av såväl linjeflyg/-charter som allmänflyg.

Remissmyndigheterna har tillstyrkt eller medgett ansökan medan enskilda sakägare motsatt sig att tillstånd ges. Det har begärts ändringar av de villkor som bolaget föreslagit. Länsstyrelsen har tillstyrkt ansökan vad gäller den totala omfattningen av antalet flygrörelser men ansett att tillståndet ska begränsas till att omfatta högst 38 000 flygrörelser i trafikvarv varav högst 1 000 flygrörelser per år för skolflygning med jetflygplan och högst 2 700 flygrörelser per år för skolflygning med helikopter då skolflygning med helikoptrar och tungt skolflyg bullrar mer än annat skolflyg.

Bolaget har bemött länsstyrelsens förslag om skolflygning med jetflygplan med att detta innebär en begränsning av gällande tillstånd som medger 1 500 flygrörelser per år med tung trafik, vilket inkluderar både jetflygplan och turboprop.

Domstolen anser att länsstyrelsens yrkande innebär en begränsning i förhållande till gällande tillstånd. En sådan ändring är dock inte möjlig mot bakgrund av gällande tillstånds rättskraft (24 kap. MB).

Bolagets yrkande om totala antalet flygrörelser i trafikvarv (45 000 flygrörelser) innebär 40 000 flygrörelser för lätt skolflyg i trafikvarv medan länsstyrelsens yrkande innebär 34 300 flygrörelser för lätt skolflyg i trafikvarv.

Vad gäller begränsningen till 38 000 flygrörelser i trafikvarv anser domstolen inte att det är motiverat att begränsa antalet flygrörelser med lätt skolflyg i trafikvarv mot bakgrund av att det främst är det tunga skolflyget och skolflyg med helikopter som är mest störande. Vidare har bolaget slutligen föreslagit villkor om flyghöjd för lätt skolflyg som begränsar bullerstörningarna.

Slutligen har länsstyrelsen yrkat att tillståndet ska begränsas till högst 2 700 flygrörelser per år för skolflygning med helikopter. Bolaget har anfört att helikoptrar ingår i VFR-flyget (skolflyg och allmänflyg) vars rörelser är begränsat i nuvarande tillstånd både vad gäller totalantalet rörelser (40 000 per år) och antalet rörelser i varv (23 500 per år). Helikoptertrafiken är inte prövad tidigare och omfattas inte av gällande tillstånd enligt länsstyrelsen medan bolaget gör gällande att det omfattas av gällande tillstånd. I nuläget (2015) uppgår helikoptertrafiken till 1 360 trafikvarv (680 flygrörelser). Vid sökt verksamhet uppgår helikopterflyg till 4 000 rörelser i trafikvarv. Domstolen anser att det med villkor om tidsbegränsning inte är motiverat att begränsa antalet flygrörelser med helikopter ytterligare.

Länsstyrelsen anser att det är olyckligt om maximal ljudnivå ökar över Björnön, Badelunda och Anundshög. En kombination av ökad flyghöjd och färre flygrörelser skulle ge en positiv effekt på det tunga skolflygets buller över dessa områden. Maximalnivån över 70 dBA skulle minska med 500 tillfällen jämfört med sökt verksamhet. Då 75 procent av starterna i dagsläget görs söderut på bana 19 påverkas Badelunda och Anundshög mindre än Björnön.

Domstolen anser att hinder mot tillåtlighet inte föreligger med de villkor som föreskrivs nedan, särskilt villkor 3 om bl.a. tidsbegränsningar och minimihöjd för tungt skolflyg samt utredningsvillkoret om dagvatten. Någon utökning av tillståndet för militärflyget är inte sökt. Kraven på lokalisering är uppfyllda. Inte heller bestämmelserna om miljö kvalitetsnormer eller någon annan bestämmelse i miljöbalken medför hinder mot tillåtligheten. Vad föreningar och enskilda anfört föranleder inte annan bedömning. Inte heller föreligger skäl att ålägga Västerås Flygplats AB att genomföra ytterligare utredningar utöver vad som framgår i det följande under rubriken ”Uppskjuten fråga”.

Mot bakgrund av det anförda ska tillstånd lämnas med de villkor som motiveras nedan och föreskrivs i domslutet.

Villkor

Allmänt villkor

Villkor 1

Bolaget har föreslagit sedvanligt allmänt villkor som godtas av domstolen.

Bananvändning

Villkor 2

Bolaget har föreslagit villkor om att tungt flyg vid start på bana 01 ska fortsätta rak utflygning till 3 000 fot MSL innan vänstersväng får påbörjas

Domstolen kan godta bolagets villkorsförslag.

Villkor 3

Tidsbegränsningar för skolflyg och allmänflyg med upprepade start och landningsövningar

Bolaget har föreslagit att skolflyg och allmänflyg med upprepade start- och landningsövningar endast får ske följande tider:

Den 15 juni - den 15 augusti: helgfri måndag - fredag kl. 09.00-18.00.

Den 16 augusti - den 14 juni: helgfri måndag - fredag kl. 07.00-20.00, lördag, söndag och helgdag kl. 09.00-17.00.

Länsstyrelsen har anfört att det behövs ytterligare begränsningar för att minska skolflygets störningar i bullerutsatta områden och har föreslagit att sommarperioden förlängs med fyra veckor och att denna flygtrafik inte får ske söndagar och helgdag vintertid. W.H. m.fl. har föreslagit ytterligare tidsbegränsningar.

Bolaget har bemött detta med att utökning av antalet flygrörelser samtidigt som tidsperioderna när dessa får utföras ytterligare begränsas skulle innebära att flygaktiviteten under de perioder då verksamheten tillåts skulle bli betydligt intensivare med mer kontinuerligt buller än idag. Det skulle också innebära att trafikintensiteten periodvis ökar i sådan utsträckning att kompletterande investeringar i infrastruktur

skulle bli nödvändiga. Detta skulle i sin tur medföra kostnader som bolaget inte anser står i förhållande till nyttan med den föreslagna begränsningen.

Domstolen anser att länsstyrelsens förslag att förlänga sommarperioden med ytterligare fyra veckor blir alltför ingripande mot bakgrund av vad bolaget har anfört i denna del. Domstolen delar dock länsstyrelsens uppfattning att flygtrafik inte ska få ske söndag och helgdag under perioden den 16 augusti – den 14 juni.

Undantag från tiderna ovan

Bolaget har föreslagit villkor om att tungt skolflyg (flygplan med maximal startvikt överstigande 7 ton) får genomföra maximalt 150 upprepade flygrörelser per år på andra tider än de angivna tiderna i bolagets villkorsförslag ovan, dock ej nattetid kl. 22.00 - 06.00.

Länsstyrelsen har anfört att flygning med äldre militära jetflygplan inte ska omfattas av undantaget.

Domstolen anser att det är viktigt ur störningssynpunkt att flygtider är förutsebara, särskilt för tungt skolflyg. Behovet synes inte heller föreligga då möjlighet finns att exempelvis öva mörkerflygning kvällstid under vardagar höst- och vintertid. Något undantag ska därför inte föreskrivas.

Tidsbegränsning vid helgdagar

Bolaget har föreslagit att skolflyg och allmänflyg med upprepade start- och landningsövningar inte ska få utföras under långfredagen, påskafton, påskdagen, Kristi himmelfärdsdag, pingstafton, pingstdagen, nationaldagen, midsommarafton, midsommardagen, alla helgons dag, julafton och juldagen.

Domstolen kan godta detta villkorsförslag.

Lägsta höjd för lätt respektive tungt skolflyg med upprepade start- och landningsövningar

Bolaget har föreslagit att det i villkor ska anges att bolaget ska tillse att det i Aeronautical Information Publication (AIP) anges en minimihöjd för flygning med lätt skolflyg med upprepade start- och landningsövningar på som lägst 1 000 fot (300 m) och för tungt skolflyg med upprepade start- och landningsövningar på som lägst 1 500 fot (450 m) utom vid start och landning. Bolaget har anfört att 1 500 fot som lägsta höjd för tungt skolflyg ska gälla med hänvisning till att vid sökt verksamhet kommer den geografiska utsträckningen av trafikvarven med tungt skolflyg vara tydligt definierade jämfört med tidigare samt trafikeras av flygplan som alstrar lägre bullernivåer än vad som angavs i gällande tillstånd och vid högre minimihöjd ökar den sammanlagda flygtiden och bullerexponeringen för starter och landningar i samband med längre stigning och högre motoreffekt.

Länsstyrelsen och Naturvårdsverket har anfört att för tungt skolflyg ska 2 000 fot (600 m) gälla som lägsta höjd för att begränsa bullerstörningarna.

Domstolen instämmer i länsstyrelsens och Naturvårdsverkets förslag och anser att det är motiverat ur störningssynpunkt, även med beaktande av vad bolaget har anfört.

Trafikvarv för lätt skolflyg (med undantag för övning med helikopter) och trafikvarv för tungt skolflyg

Bolaget har åtagit sig att tillse att det i AIP publiceras att upprepade start- och landningsövningar för lätt skolflyg (med undantag för övning med helikopter) ska genomföras i det östra trafikvarvet vid varje tillfälle flygsäkerheten så tillåter.

Vidare har bolaget åtagit sig att tillse att trafikvarv med tungt skolflyg förläggs öster om samhället Irsta så länge inte flygsäkerheten föranleder något annat.

Domstolen anser att dessa åtaganden ska föreskrivas som villkor.

Start och landning med helikopter från platta 6

Med anledning av synpunkter från Mälarenergi AB har bolaget slutligen föreslagit villkor om att bolaget ska tillse att överflygning av Hässlö vattenverk och dess infiltrationsbassänger undviks i samband med start och landning med helikopter från platta 6.

Domstolen godtar detta villkorsförslag.

Flygrörelser med civila flygplan nattetid

Bolaget har föreslagit att antalet flygrörelser med civila flygplan (luftfartyg med en startvikt överstigande 5,7 ton) nattetid (kl. 22-06) begränsas till 500 per år. Akuta uttryckningar och oplanerade landningar som måste ske av säkerhetsskäl omfattas inte av villkoret.

Domstolen kan konstatera att bolaget har angivit att det i dagsläget inte förekommer tidtabellagd trafik nattetid och att det inte heller förväntas förekomma i någon utsträckning framöver men att det kan komma enstaka ankomster nattetid, bestående av till exempel ambulansflyg och för sent ankommande kommersiell trafik. Mot denna bakgrund anser domstolen att föreslaget villkor inte behövs.

Bullerskyddsåtgärder

Villkor 4

Naturvårdsverket har i tillägg till bolagets förslag anfört att bullerskyddsåtgärder ska vidtas i bostadsbyggnader (permanent- och fritidsbostäder) som utomhus exponeras för maximala ljudnivåer 70 dBA eller däröver nattetid (kl. 22 – 06), en gång eller oftare per årsmedelnatt samt i vård- och undervisningslokaler som exponeras för maximala ljudnivåer 70 dBA eller däröver, en gång eller oftare per årsmedeldygn.

Bolaget har anfört att det varken är miljömässigt motiverat eller rimligt ur ett samhällsekonomiskt perspektiv att vidta bullerskyddsåtgärder redan vid ett enda överskridande. Det står inte heller i proportion till andra trafikslag. Vidare saknas

stöd i gällande förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader och praxis.

Domstolen anser att villkor om bullerskyddsåtgärder för maximal ljudnivå nattetid inte är motiverat mot bakgrund av de villkor som föreskrivs i denna dom om bl.a. tidsbegränsning av skolflyg och att det nattetid endast är fråga om enstaka ankomster av exempelvis ambulansflyg och för sent ankommande kommersiell trafik enligt bolaget. Vad gäller maximal ljudnivå dag och kväll bör bullerskyddsåtgärder vidtas för bostäder samt vård- och undervisningslokaler som exponeras för maximal ljudnivå 70 dBA eller däröver, mer än 16 gånger dag- och kväll kl. 06-22, jämför Mark- och miljödomstolen, Växjö tingsrätt, deldom den 27 juni 2019 i mål M 2327-18, angående Kalmar flygplats. Mark- och miljööverdomstolen meddelade ej prövningstillstånd.

Domstolen anser, i likhet med Naturvårdsverket, att ett tillägg bör föreskrivas om att dimensionerande för de bullerbegränsande åtgärderna ska vara de vid varje tidpunkt mest bullrande flygplanstyperna, dock inte sådana som endast förekommer vid enstaka tillfällen på flygplatsen. Detta är i enlighet med praxis.

Bolaget har föreslagit villkor om att skyldigheten att vidta åtgärder endast föreligger med avseende på bostadsbyggnader (både permanent- och fritidsbostäder) samt vård- och undervisningslokaler uppförda före den 8 februari 2018 och som senast vid den tidpunkten används för sitt ändamål och så alltså vid tiden för dom. Bolaget har i första hand yrkat att tiden fastställs till dag för kungörelse av målet i andra hand att tiden fastställs till dag för dom i målet.

Domstolen anser att grund saknas för att bevilja ett sådant undantag.

Avisning

Villkor 5

Bolaget har vid huvudförhandlingen uppgett att avisning sker på en stor asfalterad yta där det finns plats för tre flygplan. Efter att avisning skett sugs vätskan upp med sugbil.

Domstolen anser mot denna bakgrund att bolagets villkorsförslag bör förtydligas på det sätt som länsstyrelsen föreslagit. Villkoret ska ha den lydelse som framgår av domslutet.

Halkbekämpning

Villkor 6

Villkoret bör få den lydelse som Naturvårdsverket föreslagit.

Kemikalier och avfall

Villkor 7

Bolaget har anammat länsstyrelsens förslag om att dubbelmantlade tankar ska skyddas mot påkörning istället för att de ska förses med påkörningsskydd.

Domstolen godtar bolagets förslag som i övrigt överensstämmer med praxis.

Vad angår frågan om PFOS i skumvätskan anser domstolen att det är en tillsynsfråga.

Informationsorgan

Villkor 8

Bolagets förslag godtas.

Kontrollprogram

Villkor 9

Bolagets förslag godtas.

Uppskjuten fråga om dagvatten

Naturvårdsverket har anfört att det är miljömässigt motiverat att anlägga en reningsanläggning för dagvatten då verksamhetens utsläpp av organiska ämnen kan bidra till övergödning och syrebrist och för att säkerställa att man kan förhindra utsläpp av släckvatten eller annan förorening vid en eventuell olycka. Naturvårdsverket har föreslagit följande prøvotidsföreskrift.

Bolaget ska utreda och lämna förslag på utformning, placering, kapacitet och reningsgrad för en reningsanläggning för flygplatsens dagvatten samt förslag på slutliga villkor. Reningsanläggningen ska ha kapacitet att omhänderta släckvatten o dyl. vid en olycka. Utredningen kan göras inom två år från ianspråktagande.

Naturvårdsverket har vidare anfört att verket överlåter till domstolen att bedöma om det är en fråga av mindre betydelse som kan delegeras till tillsynsmyndigheten.

Länsstyrelsen har instämt i Naturvårdsverkets förslag till prøvotidsföreskrift för dagvattenrening och anser därmed att delegation inte bör ske. Mälarenergi har i likhet med Naturvårdsverket yrkar att dagvattnet som uppkommer inom flygplatsens verksamhetsområde ska omhändertas och renas i en reningsanläggning innan utsläppet sker till recipient.

Bolaget har invänt att behovet av reningsåtgärden bör utredas innan det bestäms att åtgärden ska vara en reningsanläggning.

Mark- och miljödomstolen anser att prøvotidsförordnandet ska preciseras och ha den lydelse som framgår av domslutet.

Åtaganden

Naturvårdsverket och miljö- och konsumentnämnden har som villkor föreslagit att bolaget ska tillse att blyfritt flygbränsle finns tillgängligt för samtliga flygplanstyper som regelbundet trafikerar flygplatsen. Naturvårdsverket har vidare föreslagit att villkoret ska innehålla att bolaget årligen ska redovisa försäljningen av blyat och

blyfritt bränsle av olika typer till tillsynsmyndigheten samt att bolaget genom informationskampanjer och liknande uppmuntra skol- och allmänflyg att övergå till blyfritt bränsle.

Bolaget som påpekat att det inte kan bestämma vilket bränsle som ska användas har gjort följande åtagande:

Nya Västerås Flygplats åtar sig att verka för att det vid Stockholm-Västerås flygplats tillhandahålls blyfritt flygbränsle för de flygplanstyper som regelbundet trafikerar flygplatsen och verkar för att operatörerna vid flygplatsen när så är möjligt tankar med blyfritt bränsle.

Mark- och miljödomstolen anser att åtagandet bolaget gjort är tillräckligt. De övriga åtaganden som bolaget gjort har föreskrivits som villkor.

De synpunkter som i övrigt har anförts av bl.a. närboende har bemötts av bolaget i tillräcklig omfattning och föranleder inga ytterligare villkor utöver de som domstolen har föreskrivit.

Igångsättningstid

Bolaget har i den tekniska beskrivningen angående planerade byggnader och anläggningar anført. Bolaget gör bedömningen att den nuvarande infrastrukturen med rullbana och taxibanor klarar 70 500 årliga flygrörelser. Prognosen för linjeflyg och charter innebär att antalet resenärer förväntas öka från nuvarande ca 114 000 resenärer till ca 300 000 år 2040. Infrastrukturen för linjeflyg, frakt och charter bedöms vara tillräckligt för den sökta verksamheten. Prognosen för allmänflyget med skol-, privat- och bruksflyg innebär en ökning från ca 38 300 rörelser 2015 till 61 500 rörelser 2040. Den förväntade ökningen medför att det kan krävas fler hangarer och uppställningsplatser.

Byggnadsåtgärder kan bli behövliga. Igångsättnings tid ska då föreskrivas. Bolaget har föreslagit ett år från mark och miljödomstolens dom vunnit laga kraft. Domstolen accepterar förslaget.

Verkställighetsförordnande

Verkställighetsförordnande bör som regel inte meddelas då sakägare motsatt sig att tillstånd ges. Yrkandet ska därför avslås.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga (MMD- 01)

Överklagande senast den 8 januari 2020.

Bjarne Karlsson

Gisela Köthnig

I domstolens avgörande har deltagit rådmannen Bjarne Karlsson, ordförande, och tekniska rådet Gisela Köthnig samt de särskilda ledamöterna Dan Björklund och Agneta Melin.



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.



Hur man överklagar Mark- och miljööverdomstolens avgörande

Den som vill överklaga Mark- och miljööverdomstolens avgörande ska göra det genom att skriva till Högsta domstolen. Överklagandet ska dock skickas eller lämnas till Mark- och miljööverdomstolen.

Senaste tid för att överklaga

Överklagandet ska ha kommit in till Mark- och miljööverdomstolen senast den dag som anges i slutet av Mark- och miljööverdomstolens avgörande.

Beslut om häktning, restriktioner enligt 24 kap. 5 a § rättegångsbalken eller reseförbud får överklagas utan tidsbegränsning.

Om överklagandet har kommit in i rätt tid, skickar Mark- och miljööverdomstolen överklagandet och alla handlingar i målet vidare till Högsta domstolen.

Prövningstillstånd i Högsta domstolen

Det krävs prövningstillstånd för att Högsta domstolen ska pröva ett överklagande. Högsta domstolen får meddela prövningsstillstånd endast om

1. det är av vikt för ledning av rätts-tillämpningen att överklagandet prövas av Högsta domstolen eller om
2. det finns synnerliga skäl till sådan prövning, så som att det finns grund för resning, att domvilla förekommit eller att målets utgång i Mark- och

miljööverdomstolen uppenbarligen beror på grovt förbiseende eller grovt misstag.

Överklagandets innehåll

Överklagandet ska innehålla uppgifter om

1. klagandens namn, adress och telefonnummer,
2. det avgörande som överklagas (domstolens namn och avdelning samt dag för avgörandet och målnummer),
3. den ändring i avgörandet som klaganden begär,
4. de skäl som klaganden vill ange för att avgörandet ska ändras,
5. de skäl som klaganden vill ange för att prövningstillstånd ska meddelas, samt
6. de bevis som klaganden åberopar och vad som ska bevisas med varje bevis.

Förenklad delgivning

Om målet överklagas kan Högsta domstolen använda förenklad delgivning vid utskick av handlingar i målet, under förutsättning att mottagaren där eller i någon tidigare instans har fått information om sådan delgivning.

Mer information

För information om rättegången i Högsta domstolen, se www.hogstodomstolen.se