

# Textdel– 2023 års miljörapport

I denna mall redovisas vissa uppgifter enligt 5 § samt 5b-5i §§ i föreskrifterna om miljörapport. Övriga uppgifter enligt 4, 5 och 5b-5i §§ redovisas i grunddelen, emissionsdelen eller särskilda flikar i SMP (gäller täkter, bygg- och rivningsavfall, stora förbränningsanläggningar och förbränning av avfall) samt mallar i SMP-hjälp (gäller BAT-slutsatser samt avloppsreningsverk och slam).

## *Tillståndspliktiga verksamheter och verksamheter som förelagts att ansöka om tillstånd*

### **1. Verksamhetsbeskrivning**

5 § 1. Kortfattad beskrivning av verksamheten samt en översiktlig beskrivning av verksamhetens huvudsakliga påverkan på miljön och människors hälsa. De förändringar som skett under året ska anges.

*Kommentar:* Det bör vara tillräckligt att beskrivningen av påverkan på miljön och människors hälsa görs genom att t.ex. ange att påverkan utgörs av utsläpp till luft, utsläpp till vatten, buller, lukt, avfall, påverkan genom produkter eller genom tillverkade produkter eller genom att produktionen kräver en stor insats av energi, råvaror eller omfattande transporter.

Swedavia driver och utvecklar Malmö Airport med tillhörande verksamheter för att tillgodose regionens medborgare och näringslivs behov av flygresor och godstransporter.

Den huvudsakliga verksamheten vid flygplatsen är den civila flygverksamhet som bedrivs av olika flygbolag enligt följande:

Inrikestrafik; linjefart, fraktflyg och charter

Utrikestrafik; linjefart, fraktflyg och charter,

Övrig verksamhet är allmänflyg, taxifyg, skolflyg och polisflyg samt militärflyg som förekommer ett fåtal gånger per år.

På flygplatsen ansvarar Swedavia själv för: Drift och underhåll av rullbanesystem och stationsområde omfattande bl.a. flygplansplattor och flygplatsterminal, verkstäder för egna fordon och maskiner, mediaförsörjning (vatten, avlopp, el, värme, kyla) och flygplatsräddningstjänst.

Vid flygplatsen bedriver också andra företag verksamhet. Dessa företag utgörs bland annat av flygföretag, fraktföretag, flygplansunderhåll, oljebolag, biluthyrningsföretag, lokalvård, restauranger, cateringföretag, tjänster åt flygföretag såsom ramptjänst och expeditionstjänst (handling-bolag) och flygtrafiktjänst (LFV).

Under 2023 bestod arbetskraften av 1198 personer (medeltal under året) om man räknar in både Swedavias och övriga företags personal på flygplatsen.

Flygplatsen trafikerades av 9 flygbolag, hade 23 direktdestinationer utrikes och 3 inrikes och under året reste 1 297 000 passagerare via Malmö Airport.

### **Lokalisering**

Flygplatsen är belägen inom Svedala kommun, ca 23 km från Malmö och ca 20 km från Lund. Närmaste tätorter utgörs av Genarp, ca 5 km norr om, Svedala ca 5 km sydväst om, Holmeja ca 4 km väster om och Klågerup ca 7 km nordväst om flygplatsen.

### **Energi**

Flygplatsen förses med el från Sveriges elnät. I flygplatsens ställverk, i byggnad K50, sker fördelning till flygplatsens olika anläggningar och behov. Vid ställverket finns även 2 reservkraftsgeneratorer på 1500 kW vardera som sedan 2017 drivs med HVO100.

Värme erhålls från en panncentral som producerar egen fjärrvärme. Panncentralen uppfördes 2007 och ligger i den sydvästra delen av flygplatsområdet. Den består av fyra pannor, två pellets pannor på vardera 2 MW värme (huvudpannor), en reserv- och topplastpanna på 4 MW (HVO100 eller RME) och en pellets panna på 500 kW.

### **Vatten**

Dagvatten från hårdgjorda ytor på flygplatsen avrinner mot Fjällfotasjön och Segeåns vattensystem alternativt Häckebergasjön och Höjeåns vattensystem. Från fraktområde, parkeringar och terminalområde samlas dagvatten upp i konventionella rännstensbrunnar och leds via oljeavskiljare till befintligt, luftat utjämningsmagasin och vidare till Fjällfotasjön. Övriga hårdgjorda ytor avvattnas mot Häckebergasjön.

Två lamelloljeavskiljaren tar emot dagvatten från parkeringsområden, lastbils parkering, plattor och hangarområden. De har en hydraulisk kapacitet (det flöde oljeavskiljaren kan hantera utan att någon tidigare uppsamlad olja spolats ut) på 2 400 l/s vilket överensstämmer med den övriga dimensioneringen av ledningssystemet uppströms.

Under avisningssäsongen sker uppsugning av överflödig avisningsvätska från plattorna efter varje avisning. Denna vätska lagras i en glykolficka och hämtas av

ett externt företag för vidare transport till anläggning för upparbetning och återvinning av glykol.

Under den kalla årstiden när avisning av flygplan sker frekvent, leds glykolförorenat dagvatten från plattorna via oljeavskiljare och ringkanal till ett luftat utjämningsmagasin för rening och först därefter vidare mot Fjällfotasjön.

#### Ringkanal

Ringkanalen är en biologisk reningsanläggning med aktivt slam. Ringkanalen består av en avlång damm med en mellanvägg så att vattnet transporteras runt för en bättre cirkulation. För att förbättra luftning och omblandning har dammen två ejektorluftare och två propelleromrörare. I dammen ska syretärande material såsom glykol brytas ner och urea/ammoniumkvävet ska nitrifieras till nitratkväve.

Volymen i ringkanalen är ca 2 700 m<sup>3</sup> vid låga flöden. Vid höga flöden då vattenytan stiger i kanalen kan volymen stiga till 3 250 m<sup>3</sup>. Det ger uppehållstider på minst 12 timmar vid ett flöde på ca 200 m<sup>3</sup>/h.

Eftersom dagvattenflödena skapas av nederbörd kan det antas att höga flöden uppkommer vid kraftiga regn. Det aktiva slammet måste i sådana fall skyddas så att alltför stora flöden inte sköljer iväg det och orsakar slamflykt. Reningsanläggningen är därför dimensionerad för en "First-flush". Det betyder att vid större flöden, antas den största delen av föroreningen komma under den inledande delen av en flödessituation som uppträder vid ett nederbördstillfälle.

Justering av mätutrustning sker löpande.

ingående flöde till ringkanalen begränsas till 90 l/s via en fast regulator. Pumparna har kapacitet för 350 l/s och skillnaden går via breddledning till våtskogen. När vattnet inte innehåller TOC leds det till våtskogen via breddledningen.

Kontinuerlig mätning av syre finns i ringkanalen och resultaten från denna styr ejektorluftarna via frekvensomformarna.

#### Utjämningsmagasin

Det luftade utjämningsmagasinet finns vid vägen mellan flygplatsen och E65.

Arean är ca 10 000 m<sup>2</sup>, medeldjupet är 1 m vilket innebär en utjämningsvolym på ca 10 000 m<sup>3</sup>.

I utjämningsmagasinet sedimenteras partiklar och metaller, vattnet renas även från syretärande material och oljerester. Med tiden har det utvecklats en vattenvegetation i dammen.

## Spillvatten

Spillvattnet består i huvudsak av sanitärt spillvatten samt tvätt- och städvatten. Spillvattnet leds till Svedala reningsverk.

I vissa byggnader där det förekommer flygplanstvätt eller verkstadsarbete kan spillvattnet vara förorenat av kadmium. Detta vatten renas därför i en indunstningsanläggning innan det leds till spillvattennätet. Alternativt samlas det upp i behållare för särskilt omhändertagande.

## Avfall

### Miljöstationen

På Malmö Airport finns en miljöstation där samtliga företag inom området på ett enkelt sätt kan lämna in sitt avfall, både farligt avfall och källsorterat material. Detta underlättar en hög sorteringsgrad av förekommande avfallsfraktioner. Samordnade transporter inom området samt till-och-från till flygplatsen ger ett minskat transportarbete.

### Källsortering i Terminalbyggnaden

I passagerarterminalen kan passagerarna bidra till en bättre avfallshantering genom att nyttja de möjligheter till källsortering och utsortering av matavfall som finns i lokalerna. Under slutet av 2023 infördes de nordiska märkningarna på våra flygplatsens skyltar på avfallskärl. Under året har även panthantering utvecklat utsortering av plast har utvecklats.

I anslutning till passagerarterminalen finns en mellanstation för källsortering där både Swedavias personal och externa verksamhetsutövare verksamma i terminalbyggnaden kan lämna sitt sorterade avfall.

## 2. Tillstånd

5 § 2. Datum och tillståndsgivande myndighet för gällande tillståndsbeslut enligt 9 kap. 6 § miljöbalken eller motsvarande i miljöskyddslagen samt en kort beskrivning av vad beslutet eller besluten avser.

*Kommentar:* Beslutsmeningen i beslutet om tillstånd kan t.ex. anges. Villkor för verksamheten bör endast redovisas under punkt 7.

Datum	Beslutsmyndighet	Beslutet avser
2013-06-28	MMD Växjö	Deldom. Mark- och miljödomstolen lämnar Swedavia AB tillstånd enligt miljöbalken till verksamhet vid Malmö Airport - Sturups flygplats med en årlig omfattning av högst 77 000 flygrörelser per år, varav högst 40 000 rörelser med tunga flygplan samt högst 10 000 rörelser nattetid kl 22.00 – 06.00 samt därmed förknippad markbunden verksamhet inklusive beskrivna om- och tillbyggnader i form av ny taxibana inklusive avfarter från rullbanan, ny flygfraktkterminal med tillhörande plattor och ramper, nya parkeringsytor samt förbättrad dagvattenhantering och flytt av glykoldamm och brandövningsplats.
2018-09-24	MMD Växjö	Deldom. Ansökan om tillstånd enl 9 kap miljöbalken till verksamheten vid Malmö Airport; nu fråga om prøvotidsredovisning och slutliga villkor rörande utsläpp till dag- och spillvatten. Villkor 17–18.
2021-03-23	MMD Växjö	Deldom. Mark- och miljödomstolen avslutar prøvotiden rörande minskning av utsläppen dagvattnet till Fjällfotasjön från ban- och flygplansavisning och föreskriver följande ytterligare slutliga villkor. Villkor 19–21
2022-02-28	MMD Växjö	Dom. Mark- och miljödomstolen avslutar prøvotiden rörande kadmium till spillvattennätet och fastställer följande ytterligare slutliga villkor för tillståndet meddelat i deldom den 28 juni 2013 i mål nr M 1452–12. Villkor 22–24.

### 3. Anmälningssärenden beslutade under året

5 § 3. Datum och beslutande myndighet för eventuella andra beslut under året med anledning av anmälningsskyldiga ändringar enligt 1 kap. 10 - 11 §§ miljöprövningsförordningen (2013:251) samt en kort redovisning av vad beslutet eller besluten avser.

Datum	Beslutsmyndighet	Beslutet avser
2023-03-31	Länsstyrelsen Skåne. Miljötillsynsenheten.	Dnr 555-11189-2023. Information om hantering av massor vid projekt avseende byta av vattenledning vid Hangarvägen.
2023-04-25 (avslutat)	Länsstyrelsen Skåne	575-11189-2023. Händelsestyrd tillsyn med anledning av grävarbete.
2023-04-27 (avslutat)	Länsstyrelsen Skåne	555-14272-2023. Planerad tillsyn.
Löpande, inget beslut än	Länsstyrelsen Skåne, enheten för förorenad mark.	Dnr 575-10287-21. provtagning av verksamhetsområdet (jord, grund-, yt- och dagvatten) samt kommande riskbedömning
2023-07-05 (avslutat)	Länsstyrelsen Skåne	555-18564-2023. Beslut om försiktighetsmått efter anmälan om ändring av verksamhet, avseende demontering av flygplan.
2023-07-05 (avslutat)	Länsstyrelsen Skåne	Rapport om flygvägs- och flygbullerkontroll
2023-07-06 (avslutat)	Länsstyrelsen Skåne	Periodisk besiktning
2023-07-05 (avslutat)	Länsstyrelsen Skåne	555-18770-2023. Rapport om flygvägs- och flygbullerkontroll.
2023-07-07	Länsstyrelsen Skåne, Miljötillsynsenheten	555-1719-2023. Föreläggande om registrering av panncentral samt inom 4 månader efter registrering utföra emissionsmätning.
2023-08-11 (anmälan)	Länsstyrelsen Skåne	555-25994-2023. Anmälan om driftstörning avseende bränsleluk i dräneringsbrunn.
2023-10-26 (anmälan)	Länsstyrelsen Skåne	Anmälan om ändring av tillståndsskyldig verksamhet. Masshanteringsplan.

#### 4. Andra gällande beslut

5 § 4. Datum och beslutande myndighet för eventuella andra gällande beslut enligt miljöbalken samt en kort redovisning av vad beslutet eller besluten avser. I fråga om verksamheter som enligt 1 kap. 2 § andra stycket industriutsläppsförordningen (2013:250) är industriutsläppsverksamheter redovisas beslut om alternativvärde, dispens och statusrapport enligt 5 b §.

*Kommentar:* Kan t.ex. vara anmälningsärenden som är beslutade tidigare år och som fortfarande är aktuella, förelägganden mm.

Datum	Beslutsmyndighet	Beslutet avser

#### 5. Tillsynsmyndighet

5 § 5. Tillsynsmyndighet enligt miljöbalken.

Namn:

Länsstyrelsen Skåne

#### 6. Tillståndsgiven och faktisk produktion

5 § 6. Tillståndsgiven och faktisk produktion eller annat mått på verksamhetens omfattning.

Tillståndsgiven mängd /annat mått	Faktisk produktion/annan uppföljning
Högst 77 000 flygrörelser per år, varav högst 40 000 rörelser med tunga flygplan samt högst 10 000 rörelser nattetid kl 22.00 – 06.00 samt därmed förknippad markbunden verksamhet	Totalt under 2023 har 22 107 flygrörelser skett. 16 901 av dessa flygrörelser har skett med tunga fordon, det vill säga fordon över 5,7 ton. Mellan 22-06 har totalt 4 022 flygrörelser skett under året.
Kommentar: Utförlig rapport avseende ram och villkorsuppföljning för flygvägs- och bullerkontroll återfinns i Bilaga 1	

#### 7. Gällande villkor i tillstånd

5 § 7. Redovisning av de villkor som gäller för verksamheten samt hur vart och ett av dessa villkor har uppfyllts.

Villkor	Kommentar

<p><b>Villkor 1</b> Om inte annat framgår av övriga villkor ska verksamheten, inbegripet åtgärder för att minska utsläpp och störningar i omgivningen, utformas och bedrivs i huvudsaklig överensstämmelse med vad sökanden uppgivit i ansökningshandlingar eller i övrigt åtagit sig i målet.</p>	<p>I samband med att tillståndet togs i anspråk tog Swedavia fram ett kontrollprogram för verksamheten och dess påverkan på miljön. Swedavia ser varje år över lokala miljöaspekter och identifierar risker och möjligheter samt planerar in åtgärder för att minska miljöpåverkan. Revisioner, både interna och externa genomförs för att kontrollera att lokala rutiner och instruktioner följs. Uppföljning sker även i samband med författande av föreliggande miljörapport. Inga större eller betydande avvikelser från kontrollprogram eller miljöledningssystemet avseende åtaganden i samband med tillståndsprocessen har noterats i dessa revisioner och kontroller. Villkoret anses därför som uppfyllt.</p>
<p><b>Villkor 2</b> Ankommande och avgående flygtrafik som framförs enligt Instrument Flight Rules (IFR) ska som huvudregel följa det SID/STAR-system som har redovisats i ansökan med vid var tidpunkt tillhörande regelverk (för närvarande Transportstyrelsens författningssamling med följdföreskrifter).</p>	<p>Se bilaga 1. Villkoret följs.</p>
<p><b>Villkor 3</b> Avgående IFR-trafik får lämna SID när de alstrar en bullernivå på marken som understiger maximal ljudnivå 70 dB(A) enligt vid var tid fastställd bullerberäkningsmetod (för närvarande angiven i ECAC Doc. 29, 3rd edition, med tillämpningar enligt överenskommelse mellan Naturvårdsverket, Transportstyrelsen och Forsvarsmakten). Avgående IFR-trafik behöver dock aldrig följa SID lägre än till höjden 2 000 meter MSL (Mean Sea Level).</p>	<p>Se bilaga 1. Villkoret följs.</p>
<p><b>Villkor 4</b> Lågfartstrafik får dag- och kvällstid (kl. 06.00-22.00) avvecklas utan att följa SID.</p>	<p>Se bilaga 1. Villkoret följs.</p>



<p><b>Villkor 5</b> Andra in- och utflygvägar får tillämpas enligt följande: När piloten och/eller trafikledningen bedömer att flygsäkerheten föranleder det, i samband med ambulanstransport, då andra luftrumshintresser begränsar tillgängligt utrymme i någon del av kontrollzonen och/eller terminalområdet, vid banarbeten, vid Försvarmaktens användning av flygplatsen vid incidentberedskap, samt vid andra jämförbara situationer.</p> <p>Sådana händelser ska loggas och rapporteras kvartalsvis till tillsynsmyndigheten. Situationer som kan förutses i tiden ska anmälan till tillsynsmyndigheten.</p>	<p>Se bilaga 1. Villkoret följs.</p>
<p><b>Villkor 6</b> Start- och landningsövningar och upprepade instrumentinflygningar i övningssyfte får inte ske under tiden kl. 20.00–06.00. I första stycket nämnda flygningar får inte ske Nyårsdagen, Trettondagen, Långfredagen – Annandag påsk, Valborgsmässoafton – 1: a maj, Kristihimmelfärdsdagen, Pingstafton – Pingstdagen, Nationaldagen, Midsommarafton - Midsommardagen, Alla Helgons Dag, Julafton – Annandag Jul och Nyårsafton.</p>	<p>Se bilaga 1. Villkoret följs.</p>

### Villkor 7

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

Målet för åtgärderna ska vara att den ekvivalenta ljudnivån inomhus inte överstiger 30 dB(A) per årsmedeldygn och att den maximala ljudnivån inomhus inte överstiger 45 dB(A) från den tredje högsta flygbullerhändelsen som inträffar per natt under 150 eller fler nätter per år. Bestämning av vilka byggnader som ska bli föremål för åtgärder ska grundas på teoretiska beräkningar med vid var tidpunkt gällande beräkningsmetod för flygbuller. Saknas en sådan metod ska tillsynsmyndigheten bestämma vilken metod som ska användas.

Bullerskyddsåtgärder behöver inte vidtas på skol- eller vårdbyggnader som utsätts för den angivna maximalljudnivån nattetid om de inte används för ändamålet nattetid annat än undantagsvis. Bullerskyddsåtgärder behöver inte heller vidtas i byggnader som ligger innanför de gränskurvor för bullerskyddsåtgärder som presenterats i ansökan och som har uppförts efter det att denna dom har vunnit laga kraft.

Denna begränsning gäller även utbyggnader och byggnader som får ändrad användning efter denna tidpunkt. Åtgärder behöver vidtas endast om kostnaderna är rimliga med hänsyn till byggnadens standard och värde och med hänsyn till den effekt som uppnås. Vid denna rimlighetsbedömning ska även tidigare vidtagna åtgärder och nedlagda kostnader på samtliga byggnader på fastigheten beaktas.

Åtgärderna ska genomföras i samråd med fastighetsägaren. Vid meningsskiljaktighet mellan Swedavia och fastighetsägaren ska frågan hänskjutas till tillsynsmyndigheten för

Beräkningarna av ljudnivåer för 2019- 2021 visade en ökning av de maximala ljudnivåerna, nattetid, över Börringe och Nötesjö, söder om flygplatsen. Detta område har inte tidigare exponeras av maximala ljudnivåer på 70 dBA, eller därutöver. Ett 40-tal bostadshus i sammanhängande bebyggelse omfattades av detta. På grund av restriktioner i samband med Covid-19 pandemin har inte akustiska inventeringar kunnat genomföras under 2020 och 2021. Swedavia har på grund av detta ansökt hos länsstyrelsen 2020-12-11 om anstånd med att genomföra inventeringar och bullerisolerande åtgärder.

Swedavia har emellertid under perioden bedrivit ett utredningsarbete för att i möjligaste mån leda bort nattrafiken över Börringe by så att begränsningsvärdet för de maximala ljudnivåerna inte överstigs. Detta för att i första hand begränsa bullerexponeringen över Börringe by så att bullerskyddsåtgärder inte behöver vidtas. Swedavia har tillsammans med LFV kommit fram till åtgärder för att styra om trafiken nattetid över Börringe by, rapport som beskriver åtgärden skickades till länsstyrelsen 2021-02-25, dnr 46042–2020.

Utfallskurvan för 2021 visade dock att bostadshusen i Börringe och Nötesjö fortfarande exponeras för maximala ljudnivåer 70 dB(A), 3 gånger per natt, under minst 150 nätter. Detta trots att nya flygvägar konstruerats för att minska bullerbelastningen i området. Swedavia avsåg att påbörja inventering av de berörda bostadshusen under våren/sommaren 2022 samt säkerställa att de nya flygvägarna

<p>formellt beslut i frågan om vilka åtgärder som är rimliga att kräva.</p> <p>Åtgärderna ska vara vidtagna senast två år från det att tillståndet tas i anspråk för vid denna tidpunkt berörda byggnader. Därefter ska åtgärder vara utförda senast ett år från det att en byggnad för första gången exponeras enligt första stycket ovan. Tillsynsmyndigheten får ge Swedavia anstånd från de ovan angivna tidsramarna för genomförandet av åtgärder.</p>	<p>är införda i trafikledartornets drifthandbok.</p> <p>En akustisk inventering av 42 bostadshus i Börringe och Nötesjö utfördes under december 2022 och januari 2023. Bostadshusen är relativ välisolerade med mestadels sten- och tegelfasader. Detta tillsammans med de relativt låga ljudnivåerna medför att endast fyra bostadshus behövde förstärka bullerskyddet någon decibel i vissa utrymmen.</p> <p>Bostadshusen åtgärdades under våren 2023.</p> <p>Analys och beräkning av 2023 års flygtrafik görs under kvartal 1, 2024. Under april jämförs ljudnivåerna med föregående års trafikutfall och en analys om ytterligare bostadshus behöver bullerskyddsåtgärder genomförs. Därefter vidtas behövliga bullerisoleringsåtgärder.</p> <p>Villkoret uppfylls</p>
---	--

**Villkor 8**

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

Efter avisning samlas överflödigt glykol upp med hjälp av en sugbil. Vätskan förvaras i en tippficka och hämtas av Vilokan i Stockholm för upparbetning och återanvändning. Vilokan redovisar resultat säsongsvis och denna redovisning avser vintersäsongen 2022–2023.

Swedavias arbete med att vidta åtgärder för att förbättra återvinningsgraden har gett bra resultat. Åtgärderna består av bland annat; återkommande utbildning för uppsamlingsfordons-förarna, årliga tester av fordonens uppsugningsförmåga, nytt digitalt verktyg för avisnings- och uppsugningsfordonen (De-icing app) samt att insamlad vätska skickas iväg till Vilokan så snart det finns tillräckligt med vätska för att kunna fylla ett transportfordon (glykol bryts ned vid långvarig lagring i närvaro av syre, biologisk aktivitet och ökar vid stigande temperaturer).

Under säsongen har Malmö använt 50 m<sup>3</sup> glykol och 42,2 m<sup>3</sup> av detta har samlats upp och kunnat återvinnas. Detta innebär att en uppsamlingskvot på 84,4% uppnåtts under året. Villkoret uppfylls.

<p><b>Villkor 9</b>  Hantering av avfall, farligt avfall och kemiska produkter ska ske så att utsläpp till mark, luft eller vatten motverkas. Vid risk för spill eller läckage ska hantering ske på tät yta så att spridning till mark eller vatten förhindras. Lagrings och uppställningsplatser för hälso- och miljöfarliga kemiska produkter och flytande farligt avfall ska vara utformade på ett sådant sätt att minst volymen av den största behållaren samt 10 % av övrig lagrad volym kan innehållas inom en invallning. Spill ska omgående samlas upp och tas omhand. Tankar och cisterner ska vara försedda med överfyllnadsskydd. Absorptionsmedel ska finnas lättillgängligt vid förvaringsplatsen.</p>	<p>Kemikalier förvaras i godkända kemikalieskåp. Bränslen förvaras i dubbelmantlade tankar eller i tankar placerade inom invallning. Spillolja förvaras i spilloljecistern och övrigt flytande farligt avfall förvaras invallat på miljöstationen. Samtliga dagvattenbrunnar inom områden där kemikalier och spillolja hanteras är anslutna till oljeavskiljare. Tankar är försedda med överfyllnadsskydd. Absorptionsmedel finns tillgängligt ute i verksamheten samt i saneringssläp. Ronderingar för kontroll och tömning av oljeavskiljare, kontroll av kemikalieskåp avseende förvaring och märkning mm, kontroll av cisterner och invallningar sker enligt rondlista.  Villkoret uppfylls.</p>
<p><b>Villkor 10</b>  Halkbekämpning på flygplatsens rullbana ska företrädesvis ske mekaniskt. Vid kemisk halkbekämpning ska i första hand användas halkbekämpningsmedel baserade på acetat eller formiat eller annan substans med jämförbara eller bättre egenskaper från miljösynpunkt. Endast undantagsvis, när flygsäkerheten så kräver, får urea användas.</p>	<p>Halkbekämpning vid flygplatsen sker i första hand mekaniskt och först därefter används kemikalier för halkbekämpning, detta beskrivs i Swedavias dokument <i>Snowplan</i>. Vid kemisk halkbekämpning används formiat och endast i undantagsfall om väderförhållandena kräver det används urea. <i>Snowplan</i> går igenom med snöröjningsledarna inför varje säsong.  Villkoret uppfylls.</p>
<p><b>Villkor 11</b>  Dagvatten som släpps till recipient vid provpunkt V1 ska ha genomgått rening i dagvattensystem. Representativ provtagning ska vid provpunkt V1 ske varje vecka under vintersäsong (oktober-mars) och varje månad under resterande del av året. Swedavia ska på tillsynsmyndighetens begäran rapportera provtagningsresultaten.</p>	<p>Dagvatten som släpps till recipient vid provpunkt V1 har genomgått rening i oljeavskiljare och utjämningsmagasin dessutom genomgår vattnen från plattorna även rening i ringkanalen. Provtagning i punkten V1 har med undantag för vid ett måttillfälle, genomförts enligt villkor.  Villkoret uppfylls.</p>

<p><b>Villkor 12</b></p> <p>Mängden spillvatten från sanitära installationer inom hela flygplatsområdet jämte övrigt avloppsvatten från verksamheter inom och i anslutning till flygplatsen får högst uppgå till 300 m<sup>3</sup>/dygn uttryckt som årsmedelvärde. Som månadsmedelvärde får mängden spillvatten uppgå till högst 450 m<sup>3</sup>/dygn.</p> <p>Uppsamlat glykolkontaminerat (monopropylenglykol) dagvatten från avisningsplattan får under ett enskilt dygn avledas i en omfattning av högst 250 kg BOD<sub>7</sub>/dygn till kommunens reningsverk. Den närmare utformningen av uppsamling och överföringssystem ska ske på sätt som godkänns av tillsynsmyndigheten efter samråd med kommunens tekniska kontor. Eventuella förändringar ska meddelas kommunens tekniska kontor minst sex månader innan förändring. Under enskilt dygn får totalt till reningsverket högst avledas 500 kg BOD<sub>7</sub>/dygn och 30 kg N/dygn.</p>	<p>Svedala kommun övervakar utgående spillvatten från Swedavias verksamhetsområde vid provpunkt P5.</p> <p>Under 2023 skickades 40 765 m<sup>3</sup> spillvatten till avloppsreningsverket. Årsmedelflöde var 112 m<sup>3</sup>/dygn och maximalt månadsmedelvärde var 204 m<sup>3</sup>/dygn.</p> <p>Högsta dygnsmedelvärden under året var 22 kg BOD<sub>7</sub>/dygn och 14 kg N/dygn.</p> <p>Under 2023 har uppsuget glykolförorenat vatten lämnats i glykolficka invid snötippen för vidare transport till anläggning för upparbetning och återvinning av glykol. Inget glykolförorenat vatten har pumpats till kommunens reningsverk sedan slutet av 2019.</p> <p>Villkoret uppfylls</p>
<p><b>Villkor 13</b></p> <p>För verksamheten ska finnas ett kontrollprogram vars närmare syfte och utformning ska bestämmas i samråd med tillsynsmyndigheten. Swedavia ska senast sex (6) månader efter det att tillståndet vunnit laga kraft till tillsynsmyndigheten inge förslag till kontrollprogram. I kontrollprogrammet ska anges hur kontrollen ska ske med avseende på parametrar, mätmetod, mätfrekvens och utvärderingsmetod.</p>	<p>Kontrollprogrammet revideras löpande och större förändringar stäms av med Länsstyrelsen. Under året har kontrollprogrammet för PFAS reningsanläggningen på brandövningsplatsen uppdaterats i samråd med tillsynsmyndigheten. Även kontrollprogrammet för energianläggningen uppdateras i enlighet med förordningen om medelstora förbränningsanläggningar. Villkoret uppfylls.</p>

<p><b>Villkor 14</b> På flygplatsen ska det finnas en kontaktman som ska stå allmänheten till tjänst vid förfrågningar m.m. om flygverksamheten från bullersynpunkt.</p>	<p>Kontaktperson för förfrågningar angående flygbuller via ett kontaktformulär på flygplatsens webbplats. <a href="http://www.swedavia.se">För grannar   Malmö Airport (swedavia.se)</a> Villkoret uppfylls.</p>
<p><b>Villkor 15</b> För samråd i frågor angående flygplatsverksamheten ska det finnas ett samarbetsorgan. I samarbetsorganet ska det ingå representanter för Swedavia, Svedala kommun, Lunds kommun, Trelleborgs kommun, Staffanstorps kommun, Skurups kommun samt Länsstyrelsen (adjungerad). Svenska Naturskyddsföreningen, Sveriges Ornitologiska Förening och Föreningen Svedala-Barabygden ska erbjudas möjlighet att delta. Till samarbetsorganet kan även knytas ytterligare kommuner och andra som deltagarna anser bör delta i samarbetsorganets arbete.</p>	<p>Ett samarbetsorgan finns etablerat och under året har Swedavia bjudit in detta organ till möten vid två tillfällen, 2023-04-11 och 2023-10-17. Representanter i enlighet med villkoret har bjudits in via e-post att närvara. Protokoll från föregående möten skickas till samtliga representanter i samband med inbjudan till kommande möte. Villkoret uppfylls.</p>
<p><b>Villkor 16</b> Swedavia ska i god tid innan verksamheten helt eller delvis upphör till tillsynsmyndigheten redovisa en plan för avhjälpan av eventuella miljöskador och andra återställningsåtgärder. I planen ska anges hur mark- och vattenområden, grundvatten, byggnader och anläggningar ska undersökas med avseende på förekomst av föroreningsskador från verksamheten samt hur riskbedömning ska utföras. Undersökningar och eventuella åtgärder ska planeras och genomföras i samråd med tillsynsmyndigheten.</p>	<p>Ej aktuellt i dagsläget.</p>
<p><b>Villkor 17</b> Swedavia ska i samråd med tillsynsmyndigheten upprätta och följa skriftliga rutiner för avstängning av dagvattenflöden vid de platser i dagvattensystemet där det föreligger icke obetydliga risker för att incidenter med utsläpp av dagvatten kan ske.</p>	<p>Skriftliga rutiner finns upprättade. Rutinerna finns i flygplatsens miljöberedskapsplan som regelbundet ses över och vid behov uppdateras i samråd med tillsynsmyndigheten. Berörd personal utbildas regelbundet i beredskap.</p>

	<p>Under 2023 har det observerats att avstängningsutformningen inte fungerar optimalt vid mycket högt vattenflöde. För att åtgärda detta kommer den att byggas om under 2024.</p> <p>Villkoret uppfylls.</p>
--	--



**Villkor 18**

Återvinning av glykol ska vara infört senast den 1 januari 2020.

Efter avisning samlas överflödigt glykol upp med hjälp av en sugbil. Vätskan förvaras i en tippficka och hämtas av extern entreprenör (Vilokan) till deras anläggning i Stockholm för upparbetning och återanvändning.

Vilokan redovisar resultat säsongsvis och denna redovisning avser vintersäsongen 2022–2023.

Swedavias arbete med att vidta åtgärder för att förbättra återvinningsgraden har gett bra resultat. Åtgärderna består av bland annat; återkommande utbildning för uppsamlingsfordons-förarna, årliga tester av fordonens uppsugningsförmåga, nytt digitalt verktyg för avisnings- och uppsugningsfordonen (De-icing app) samt att insamlad vätska skickas iväg till Vilokan så snart det finns tillräckligt med vätska för att kunna fylla ett transportfordon (glykol bryts ned vid långvarig lagring i närvaro av syre, biologisk aktivitet och ökar vid stigande temperaturer).

Under säsongen har Malmö använt 50 m<sup>3</sup> glykol och 42,2 m<sup>3</sup> av detta har samlats upp och kunnat återvinnas. Detta innebär att en uppsamlingskvot på 84,4% uppnåtts under året.

Villkoret uppfylls.

<p><b>Villkor 19</b>  Utsläppen av totalkväve och totalfosfor får som medelvärde inte överstiga följande värden vid utsläppspunkten V1:</p> <table border="0"> <tr> <td>Parameter</td> <td>Halt</td> </tr> <tr> <td>Totalkväve</td> <td>3 mg/l</td> </tr> <tr> <td>Totalfosfor</td> <td>0,1 mg/l</td> </tr> </table> <p>Årsmedelvärdena ska baseras på representativa, flödesproportionella prover tagna minst en (1) gång per månad.</p>	Parameter	Halt	Totalkväve	3 mg/l	Totalfosfor	0,1 mg/l	<p>Provtagning har skett månadsvis och flödesproportionellt vid provtagningspunkt V1 under året.</p> <p>Medelvärden uppgick under året till:  Totalkväve: 1,5 mg/l  Totalfosfor: 0,07 mg/l</p> <p>En mätning missades under sommaren p.g.a. personalbrist. Dock är marginalen till villkoret så pass stor att även om ett högt värde erhöles i augusti hade ändå medelvärdet understigit villkoret. innehållits.</p>
Parameter	Halt						
Totalkväve	3 mg/l						
Totalfosfor	0,1 mg/l						
<p><b>Villkor 20</b>  Utsläppen av TOC får som säsongsmedelvärden inte överstiga följande värden vid utsläppspunkten V1:  Vintersäsong (oktober-mars) 40 mg/l</p> <p>Sommarsäsong (april-sept) 25 mg/l</p> <p>Säsongsmedelvärdena ska baseras på representativa, flödesproportionella prover tagna minst en (1) gång per vecka under vintersäsongen (oktober-mars) och minst en (1) gång per månad under sommarsäsongen (april-september).</p>	<p>Provtagning i punkten V1 har genomförts i enlighet kriterierna i villkoret.</p> <p>Säsongsmedel var under vintern 20,5 mg/ l och under sommaren 15,6 mg/l</p> <p>Under sommaren missades en provtagning, men då marginalen till villkoret är så stor görs bedömningen att villkoret ändå uppfylls.</p>						
<p><b>Villkor 21</b>  Flödesproportionell provtagning för uppföljning av utsläppen i punkten V1 ska börja användas senast den 31 december 2021. Fram till dess får prover tas genom stickprovstagning. Analys av samtliga prover ska utföras av ackrediterat laboratorium. för upparbetning och återanvändning. Vilokan redovisar resultaten säsongsvis och denna redovisning avser därför vintersäsongen 2022–2023.</p>	<p>Flödesproportionell provtagare installerades och togs i bruk under december 2021.  Villkoret uppfylls.</p>						

<p><b>Villkor 22</b></p> <p>Halten av kadmium i spillvatten vid punkten P5 får som årsmedelvärde, räknat på kalenderår, inte överstiga följande värden:  0,6 µg/l fram t.o.m. 2024-12-31  0,4 µg/l f.o.m. 2025-01-01  Årsmedelvärdet ska baseras på flödesproportionella dygnsprover minst en (1) gång per kalendermånad. Analys av proverna ska utföras av ackrediterat laboratorium</p>	<p>Halten av kadmium i spillvattnet vid punkten P5 uppmättes under 2023 till 0.44 µg/l.</p> <p>Villkoret uppfylls.</p>
<p><b>Villkor 23</b></p> <p>Efter den 1 juli 2022 får handtvättvatten som uppkommer efter verkstadsarbete/servicearbete på flygplan inte släppas till spillvattennätet utan föregående rening av kadmium.</p>	<p>För att kontrollera efterlevnad av villkoret besöker Swedavia verksamheter där kadmium kan förekomma. Swedavia har även regelbundna avstämningar med fastighetsägare för att identifiera nya verksamheter som kan omfattas av villkoret. I Airport Regulations för Malmö Airport beskrivs vad som gäller avseende spillvatten.</p> <p>I december 2023 upptäcktes att villkoret inte följdes. Åtgärder har vidtagits och hyresgäster har åter installerat insamling av handtvättvatten i IBC-container. Ny spillvattenledning har dragits från byggnad 28, som flygbolaget BRA hyr, till industriansläggningen som renar spillvattnet från metaller såsom kadmium.</p> <p>Mätresultat från industriansläggningen redovisas i avsnitt 8 nedan.</p> <p>För att säkerställa efterlevnad hos övriga hyresgäster har Swedavia besökt de byggnader där det kan förekomma verkstadsarbete eller servicearbete på flygplan och hyresgästerna har påmint om krav i miljötillståndets villkor och Airport Regulations (AR).</p> <p>Efter vidtagna åtgärder är bedömningen att villkoret nu uppfylls.</p>

#### Villkor 24

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

Åtgärdsprogram för att minska kadmiumhalten i spillvatten redovisas i bilaga 2.

Under 2023 har Swedavia fortsatt att arbeta i enlighet med åtgärdsprogram för att minska halten kadmium i spillvattnet och med fokus på att identifiera och separera spillvattenflöden med höga kadmiumnivåer från övrigt spillvatten.

Verksamheter som är intressanta utifrån ett kadmiumperspektiv såsom flygklubbar och flygplansverkstäder har besökts, ett flertal av dessa i samarbete med fastighetsägaren SAIAB.

Under 2023 har provtagning utförts vid olika provpunkter för att ytterligare kunna lokalisera källor där åtgärder behöver vidtas. Detta har resulterat i att under 2024 kommer provtagning göras regelbundet i utgående spillvatten från alla de verksamheter där arbete på kadmierade föremål förekommer.

Se bifogat program för beskrivning av genomförande av respektive åtgärd.

Villkoret uppfylls

#### 8. Kommenterad sammanfattning av mätningar, beräkningar m.m.

5 § 8. En kommenterad sammanfattning av resultaten av mätningar, beräkningar eller andra undersökningar som utförts under året för att bedöma verksamhetens påverkan på miljön och människors hälsa

*Kommentar:* Här bör redovisas de mätningar, beräkningar och andra undersökningar som följer av t.ex. villkor för verksamheten, föreläggande och de föreskrifter som inte omfattas av 5h-5i §§ och kan gälla t.ex. utsläpp, energi och råvaruförbrukning, produktion av avfall samt transporter till och från anläggningen. Värden till följd av villkor redovisas där så är möjligt i SMP:s emissionsdel.

Utsläppen till dag- och spillvatten kontrolleras enligt egenkontrollprogrammet. Främst med syfte att säkerställa att villkoren innehålls men även för att bevaka trender och se effekter av miljöförbättrande åtgärder.

Översiktskarta med provtagningspunkternas lägen återfinns i bilaga 3.

Flödesmätningar och nederbördsmängder mäts och registreras för att kunna beräkna utsläppsmängder, se tabell nedan

Dagvattnet mot Sege å och Höje å kontrolleras via provtagningspunkterna V1 respektive V3, V4 och V9. V1 går mot Sege å och de övriga mot Höje å.

## Utsläpp till dagvatten

Nederbörd och flödesmätning i punkten V1 under 2023

Månad	Vattenföring (m <sup>3</sup> /månad) V1	Nederbörd (mm)
Januari	54 590	104,0
Februari	99 350	46,2
Mars	94 519	82,9
April	66 545	21,6
Maj*	14 349	12,7
Juni	8 146	21,9
Juli	35 089	116,4
Augusti	62 430	157,4
September	42 417	15,7
Oktober	54 886	93,4
November	65 825	104,5
December	62 172	97,5
<b>Totalt:</b>	660 317	874,2

Nederbördsdata har hämtats från SMHI:s mätningar från Malmö A.

## Utsläpp till spillvatten efter industrianläggningen

Spillvatten som härstammar från lokaler där verksamheter såsom flygplanstvätt och flygverkstäder renas i en industrianläggning alternativt omhändertas externt. Exempel på sådana verksamheter är Amapola och BRA. Resultat från industrianläggningens utgående föroreningshalter redovisas nedan.

Provtagningsdatum	2023-12-20 (µg/l)
Arsenik (As)	< 0,3
Bly (Pb)	< 0,5
Kadmium (Cd)	< 0,05
Krom (Cr)	< 0,5
Kobolt (Co)	< 0,5
Koppar (Cu)	< 0,5
Kvicksilver (Hg)	0,14
Nickel (Ni)	< 1
Vanadium (V)	1,3
Zink (Zn)	< 5

### **Kontrollprogram PFAS - reningsanläggning PFAS**

Kontroller har utförts i enlighet med kontrollprogram, resultatet, lägesrapport och planerade åtgärder för 2023 redovisas i bilaga 3.

Vid brandövningsplatsen finns en reningsanläggning som renar grundvatten med avseende på PFAS. Grundvatten pumpas upp från en uppsamlingsbrunn och vidare till en sedimenteringscontainer via fyra mekaniska filter till två seriekopplade behållare med aktivt kol. Det renade vattnet släpps sedan ut till dagvattnet som via diken når recipienten Fjällfotasjön.

Under 2023 har anläggningen renat 1 748 m<sup>3</sup> grundvatten med en reningsgrad på över 99,9% för PFOS och för PFOA, vilket motsvarar ungefär 19 gram PFOS, se bilaga 4.

### **Kontrollprogram PFAS – recipientkontroll**

Under året har provtagning utförts enligt kontrollprogram med undantag av provtagning av sediment i Fjällfotasjön som på grund av administrativa och väderleksorsaker inte kunde utföras under året. Sedimentundersökningen kommer i stället att utföras under 2024. Under 2023 har provtagning av ytvatten genomförts i totalt sju provpunkter vid två tillfällen (höst och vår). Lokaliseringen av provtagningspunkterna framgår av bilaga 4. Resultaten från analyserna visar att halterna av PFAS är på samma nivå som föregående år. Samtliga resultat redovisas i bilaga 4.

### **Följande åtgärder av betydelse ur miljösynpunkt har genomförts under 2023:**

Åtgärdsförberedande utredning PFAS:

Sedan år 2012 renas PFAS-förorenat grundvatten vid brandövningsplatsen vid Malmö Airport, reningen rapporteras i en separat årsrapport bilaga 3. Övergripande spridning av PFAS från flygplatsen övervakas inom ramen för ett kontrollprogram. Dessutom genomförs årliga PFAS-analyser inom Sege å avrinningsområde, nedströms flygplatsen, som rapporteras i en separat rapport, se bilaga 4.

Sedan år 2018 pågår ett övergripande arbete med att utreda om förekomsten av PFAS vid Malmö Airport medför sådana hälso- eller miljörisker att efterbehandlingsåtgärder är nödvändiga. Resultat från undersökningarna som har utförts vid brandövningsplatsen är sammanställda och rapporterade till Länsstyrelsen i Skåne Län och Svedala kommun 2021. Därefter har Swedavia arbetat med att utreda och avgränsa förekomsten av PFAS i övriga delar av flygplatsområdet.

Kompletterande undersökningar avseende PFAS i jord, gräs, grund- och dagvatten har genomförts under år 2023. Arbetet med att sammanställa resultaten från de kompletterande undersökningarna som har utförts inom terminalområdet påbörjades under hösten 2023. Under hösten 2023 påbörjades även arbetet med riskbedömningen och resultatrapporten för alla undersökningar som har utförts efter 2021. Dessa rapporter bedöms vara klar innan sommaren 2024.

### PCB-sanering

I flera byggnader inom Malmö Airport har byggnadsmaterial innehållande PCB konstaterats. Byggnaderna har sedan byggnadsåret 1972 uteslutande använts för flygplatsrelaterad verksamhet. Sedan 2007 finns krav på att sanera fogmassor och golvmassor med PCB enligt förordningen (2007:19) om PCB m.m. Sanering ska enligt förordningen vara genomförd senast 2016-06-30 men Swedavia har sökt om dispens 2016 och beviljades det till och med 2026-12-31. PCB-sanering på Malmö Airport genomförs etappvis enligt en handlingsplan och under 2023 utfördes en sanering av sammantaget 240 m PCB-innehållande fog i byggnad 1 (etapp 10). Baserat på de uppmätta koncentrationerna av PCB i fogmassan uppskattas mängden PCB i det sanerade materialet till 9 kg.

### Utsläpp till luft

Utsläpp till luft från egen verksamhet redovisas i tabell nedan. Utsläppen beror på ett flertal detaljerade faktorer såsom körsätt, motorns temperatur, effekt mm. Data för utsläpp från fordon beräknas från och med år 2023 med Trafikverkets emissionsfaktor för 2021 istället för som tidigare med Trafikverkets emissionsfaktor för 2006. Den gamla emissionsfaktorn överskattade med åren utsläppen och det har medfört att utsläppsmängder senare år varit för höga. Jämförelser mellan utsläpp med föregående år är därmed inte relevant i denna årsredovisning.

#### Utsläpp till luft från egen verksamhet 2023

UTSLÄPPSKÄLLA	HC (kg)	NO <sub>x</sub> (kg)	CO <sub>2</sub> (kg)	SO <sub>2</sub> (gk)
Fordon (Swedavias)	18	706	0	0
Energiförsörjning (värmelanläggning + reservkraft)	187	1 913	0	779
Totalt 2023	205	2 619	0	779

### Köldmedier

Swedavia har skickat årsrapporten för år 2023 till Länsstyrelsen, alla externa verksamhetsutövare skickar in sina årsrapporter till Svedala kommun.

### 9. Åtgärder som vidtagits under året för att säkra drift och kontrollfunktioner

5 § 9. Redovisning av de betydande åtgärder som vidtagits under året för att säkra drift och kontrollfunktioner samt för att förbättra skötsel och underhåll av tekniska installationer.

*Kommentar:* Här bör redovisas de åtgärder som genomförts som en följd av verksamhetsutövarens egenkontrollansvar.

I Aerodrom Manual samt i lokala rutiner och instruktioner beskrivs hur drift och kontroll regelbundet sker för att säkra driften, bland annat genom ronderingar i

verksamheten. Ronderna finns inlagda i Swedavias interna system IFS. De handlar till exempel om besiktning av oljeavskiljare, Va-system etc. En årsarbetskraft arbetar fulltid med ronderingar av olika drift och kontrollfunktioner.

Under 2023 har nedanstående frågor särskilt uppmärksammats

- Vattenresursplan
- Kylutredning med syfte att säkra driften. Den har försetts med gaslarm för att detektera eventuellt läckage av köldmedier. Ett serviceprogram för regelbunden service och förebyggande arbete har också initierats för att minska risken för läckage.
- Planering och initiativ fört upphandling av stoftrening av rökgaser från pellets pannan.
- Förbättrade rutiner för glykoluppsamling, se villkor 8 ovan.

Under året har det även observerats att vid högt vattenflöde fungerar inte avstängningen för dagvatten som tänkt och därför kommer den att byggas om under 2024 för att fungera optimalt även under höga vattenflöden.

#### **10. Åtgärder som genomförts med anledning av eventuella driftstörningar, avbrott, olyckor mm**

5 § 10. Redovisning av de betydande åtgärder som genomförts med anledning av eventuella driftstörningar, avbrott, olyckor eller liknande händelser som har inträffat under året och som medfört eller hade kunnat medföra olägenhet för miljön eller människors hälsa.

*Kommentar:* Här bör redovisas de åtgärder som genomförts som en följd av verksamhetsutövarens egenkontrollansvar.

Swedavia har som rutin att samtliga avvikelser från normal drift och/eller föreskrivna rutiner, som har eller skulle kunna fått en miljöpåverkan, ska rapporteras in i ett webbaserat system som heter QOMS. Även entreprenörer och aktörer som verkar inom flygplatsens område är, via avtal, förbundna att rapportera sina miljörelaterade avvikelser i detta system.

I analyser av avvikelserna undersöks rotorsaken till varför avvikelserna inträffat. Detta görs för att kunna åtgärda själva anledningen till avvikelserna och därmed förhindra eller åtminstone minska risken för att händelsen ska inträffa igen.

Utredning av grundorsak görs för alla avvikelser och i de fall ett fordon eller utrustning identifierats med ett tekniskt fel, följs det alltid upp att felen avhjälpas.

Under 2023 har ett avvikelseforum startats. Vid detta deltar representanter från verksamheten samt även miljöansvariga inom Swedavia. Här diskuteras mer komplicerade ärenden för att hitta rotorsaker och för att säkerställa framdrift.

De vanligast förekommande miljö-avvikelserna handlar om mindre olje- och bränslespill. Totalt har 46 incidenter och händelser inrapporterats i flygplatsens avvikelshanteringssystem under 2023, därefter har samtliga utretts och åtgärdats, spill har hanterats enligt rutinerna, av flygplatsens räddningstjänst.



Redovisning över avvikelser under 2023.

Datum	Händelse
2023-01-03	Oljespill i container
2023-01-05	Oljespill flygplan
2023-01-16	Hög vattennivå i dike p.g.a. stopp i galler
2023-01-25	Fel öppettider på skylt utanför miljöstationen
2023-01-27	Spill från formiatspruta
2023-02-06	Info om uppsugning av glykol efter avisning inkom sent
2023-02-09	Saknad av resurs för vattenprovtagning
2023-03-06	Stopp i avlopp
2023-03-16	Oljespill flygplan
2023-03-27	Beställt färg som inte är upplagd i kemikaliehanteringssystemet
2023-03-30	Indikation på bränsleläckage flygplan, teknikfel
2023-04-04	Oljespill flygplan
2023-04-12	Oljespill fordon
2023-04-17	Bränslespill utrustning
2023-04-20	Oljespill utrustning
2023-04-28	Oljespill fordon
2023-05-02	Oljespill fordon
2023-05-11	Motorbrand flygplan
2023-05-22	Bränslespill utrustning
2023-05-24	Oljespill fordon
2023-05-31	Oljespill fordon
2023-06-01	Oljespill flygplan
2023-06-07	Oljespill fordon
2023-06-14	Oljespill fordon
2023-06-19	Bränslespill flygplan
2023-07-10	Oljeläckage brygga
2023-07-14	Bränslespill flygplan
2023-07-31	Bränslespill flygplan
2023-08-07*	Bränslelukt avlopp
2023-08-15	Provtagning av dag spill- och grundvatten ej utförd
2023-08-15	Bränslespill fordon
2023-08-18	Oljespill fordon
2023-09-04	Förvaring gasolflaskor
2023-09-11	FOD vid varuintag
2023-09-14	Oljespill flygplan
2023-09-20	Oljespill fordon
2023-09-29	Oljespill flygplan
2023-10-03	Brist på avfallsbehållare
2023-10-23	Oljespill flygplan
2023-11-06	Oljespill fordon
2023-11-06	Oljespill fordon

2023-11-07	Oljespill fordon
2023-11-23	Bränslespill fordon
2023-12-18	Bränslespill flygplan
2023-12-20	Oljespill flygplan
2020-12-31	Brännbart material nära byggnad

\*Incidentrapport inskickad till Länsstyrelsen

### Bullerklagomål

Under 2023 registrerades 10 klagomål/synpunkter från allmänheten. Se tabell nedan.

Swedavia utreder och stämmer av samtliga klagomål på buller med LFV och akustikspecialister på kvartalsvisa uppföljningsmöten.

**Tabell:** Klagomål och synpunkter under 2023.

Ort	Händelse	Utredning
Lund	Hej, har flera nätter blivit väckt av fraktflyg som vid inflygningen mot Sturup svänger upp och precis flyger över centrala Lund på låg höjd. Varför välja just denna sträckning över en tätbefolkad stad? Borde det inte gå att flytta rutten någon mil västerut eller österut där färre bor och störningarna blir mindre?	Val av bana m a a vindförhållanden, separationskrav samt fastställda in- och utflygningssvägar för att inte skapa konfliktsituationer.
Anonym	Bullerstörning från FTL312. Hur kan man tillåta dessa flygande traktorer som dånar så det hörs inomhus och trots att de ligger på cruisinghöjd? Grannens EPA låter mindre.	Då synpunkten lämnats anonymt och någon återkoppling heller inte önskas görs ingen analys.
Ystad	5X291 /UPS291 låg höjd väcker barnen. Ännu en gång ett plan över vårt hus på 3000 fots höjd och väcker barnen, tycker detta händer oftare sista tiden. Måste dom flyga över tätort? Finns mycket öppna fält och skog annars.	Inget avvikande eller onormalt med aktuell flight. Har gjort en vanlig ILS-inflygning till bana 35 enligt normalt förfarande.
Dalby	Varför denna flygning? Det går inte att sova.	Med tanke på spåren är detta med största sannolikhet en läckagemätning av fjärrvärmenätet. Dessa hanteras inte av flygplatsen.
Genarp	Vi har väldigt högt buller inomhus från flyg framför allt kvällstid	Då synpunkten inte innehåller något konkret att återkoppla till görs ingen analys.
Dalby	Vi boende i Dalby är väldigt störda av flygplanen när de ska gå in för landning på Malmö Airport. Vi kan inte prata med varandra, omöjligt att höra vad den andre säger trots vi nästan skriker när vi är utomhus. Det är inte	Minskat antal rörelser tillsammans med modernare flygplan borde snarare ge minskat buller än ökat. Piloter vill också flyga profil under inflygning som ger mindre

	heller bra för miljön att piloterna har så aggressiv motorbromsning och jag vet att ni iaf innan jobbade mycket med miljöpolicy. Hade varit tacksam om ni hade kunnat se över detta och be piloterna köra mer miljövänligt och bullervänligt. Annars blir det läge att ni får komma hit och göra bullermätning och sätta in bullerskydd i våra hus.	gaspådrag och därmed minskad miljöpåverkan i form av utsläpp. Finns inget procedurmässigt som kan förklara upplevelsen av ökat buller.
Genarp	Högt buller från flygplan störande inomhus	Då synpunkten inte innehåller något konkret att återkoppla i görs ingen analys.
Genarp	Lågt flygande plan över byn Genarp ,är på väg att landa. Senaste veckorna återkommande plan på väg att landa mellan kl 05.00-05.30. Idag 28/7 kom ett plan ca: kl 05.05 och ett plan kl 05.30.. Vänligen flyg inte över tätbebyggt område.	Då någon återkoppling inte önskas görs ingen analys. Synpunkten registreras samt kommer ingå i den statistiska sammanställningen
Svedala	Ett BRA flyg lyfte från Sturup rakt över byn mot Kastrup på låg höjd och skrämde slaget på hela byn.	Trafik med destination Kastrup får enligt gällande miljötillstånd ges direkt klarering dit då den aldrig kommer upp på sådan höjd som medger avvikelse från SID.
Munka-Ljungby	Hej! Jag önskar information angående flygtrafiken över Ängelholm torsdagen den 7 september mellan kl 05 och 11. Jag förstår att detta möjligen är fel mejladress. Tacksam för vidarebefordran till flygledningen.	Klagomålet gäller inte Malmö Airport

### 11. Åtgärder som genomförts under året med syfte att minska verksamhetens förbrukning av råvaror och energi

5 § 11. Redovisning av de betydande åtgärder som genomförts under året med syfte att minska verksamhetens förbrukning av råvaror och energi.

*Kommentar:* Här bör redovisas de åtgärder som genomförts som en följd av verksamhetsutövarens egenkontrollansvar.

Nedan redovisas bränsle-, energi- och vattenförbrukningen vid flygplatsen. Swedavia använder sedan 2020-12-31 inte någon form av fossilt bränsle.

**Tabell:** Förbrukning drivmedel, bränsle och vatten.

Kategori	Typ/specifikation	Enhet	Förbrukning
Flygplansdrivmedel (såld vid flygplats ej förbrukad, MFS)	Jet A1	m <sup>3</sup>	2 1706
	UL91/96 (blyfri flygbensin)	m <sup>3</sup>	24,97
	100-LL (flygbensin)	m <sup>3</sup>	57,25

Fordonsdrivmedel	HVO100 Intern förbrukning	m <sup>3</sup>	91,25
	HVO100 Extern förbrukning	m <sup>3</sup>	82,21
Uppvärmning (totalförbrukning hela flygplatsen)	Pellets	ton	2 115,19
	HVO100	m <sup>3</sup>	10,72
	RME	m <sup>3</sup>	32,1
	Solvärme	MWh	202,57
Elförbrukning (totalförbrukning hela flygplatsen)	Elförbrukning intern	MWh	6 113,19
	Elförbrukning extern	MWh	7 716,41
Reservkraft	HVO100	m <sup>3</sup>	4,65
Vatten & Avlopp	Avlett till reningsverk totalt	m <sup>3</sup>	40 765
	Vattenförbrukning intern	m <sup>3</sup>	12 311
	Vattenförbrukning extern	m <sup>3</sup>	12 119

Swedavia köper sedan år 2005 ursprungsgarantier motsvarande den egna årliga elanvändningen på flygplatsen. Ursprungsgarantier upphandlas från elproducenter som producerar el från enbart förnybara källor, det vill säga från vind, sol, vatten och/eller biobränslen. Sedan år 2011 köper Swedavia även ursprungsgarantier motsvarande den el som säljs vidare till andra kunder på flygplatsen.

Swedavias produktion av fjärrvärme under år 2023 på Malmö Airport uppgick till 10229,44 MWh vilket är en ökning jämfört med 2022 då produktionen uppgick till 8613 MWh.

Elanvändning under året var 13829 MWh, är i paritet med föregående år, då förbrukningen låg på 13979 MWh.

### **Utsläpp av fossil koldioxid och klimatmärkning enligt ACA**

Swedavia satte redan 2011 upp ett mål om att flygplatsverksamheten inom Swedavias regi, skulle bli fossilfri vid utgången av 2020. Swedavias arbete med att ställa om till fossilfri verksamhet omfattade i detta steg det som Swedavia själva har full rådighet över vilket innebär den egna flygplatsverksamheten som bedrivs i egen regi. Under 2020 nåddes målet om 0 - utsläpp av fossil CO<sub>2</sub> inom Malmö Airport, vilket flygplatsen även har säkerställt för år 2023.

Airport Carbon Accreditation (ACA) är ett internationellt koldioxid- och energiprogram för just flygplatser program som syftar till att sprida kunskap och metoder för att effektivisera flygplatser ur klimat- och energisynpunkt.

Den 6 december 2023 uppnådde Malmö Airport tillsammans med Landvetter som två av de 10 första flygplatserna i hela världen ACA nivå 5! Detta certifikat innebär att flygplatsen mätbart minskat utsläppen av fossil koldioxid från sin egen verksamhet samt klimatkompenserar för de utsläpp som hittills inte reducerats.

Malmö Airport arbetar i och med detta på ett aktivt sätt med att mäta, reducera,

klimatkompensera samt sätta mål för att minska sina koldioxidutsläpp. Certifieringen visar att Malmö Airport ligger i framkant när det gäller klimatarbetet.

På Malmö Airport finns en lokal energibesparingsgrupp. Energieffektiviseringar genom driftoptimeringar och investeringsprojekt planeras och genomförs. Resultatet av åtgärderna beräknas och följs upp. Målet är att åtgärderna bidrar med en årlig effektivisering på 2%. Genom de åtgärder som vi utfört under 2023 gjorde vi en besparing på ca 4%. Åtgärder som genomförts är t ex; utbyte av belysning till LED i terminal, utbyte av belysning i master på air-side till LED, byte till nya energieffektiva fönster i terminalen och effektiviseringsåtgärder i ventilationssystemet.

På Malmö Airport har även en lokal vatten-spargrupp startats upp. Målsättning är vattenbesparing genom att optimera anläggning samt att skapa en medvetenhet i verksamheten och att årligen genomföra 4 vattenbesparande aktiviteter. Gruppen arbetar fram en handlingsplan och analyserar vilka åtgärder som är mest kostnadseffektiva. Åtgärderna handlar bland annat om kartläggning av olika flöden, effektivisering och återanvändning av regnvatten.

## 12. Ersättning av kemiska produkter mm

5 § 12. De kemiska produkter och biotekniska organismer som kan befäras medföra risker för miljön eller människors hälsa och som under året ersatts med sådana som kan antas vara mindre farliga.

*Kommentar:* Här bör redovisas de åtgärder som genomförts som en följd av verksamhetsutövarens egenkontrollansvar.

För kemikaliehanteringen finns övergripande rutiner om bland annat bedömning av nya kemikalier, inköp, substitution och praktisk hantering. Alla kemiska produkter finns dokumenterade i databasen iChemistry.

Swedavia har en koncerngemensam kemikaliegrupp sedan flera år tillbaka som bevakar kemikaliefrågorna inom samtliga tio flygplatser. Ett av gruppens uppdrag är att verka för att mängden farliga ämnen i verksamheten minskar. Samtliga produkter måste miljö- och arbetsmiljö bedömas och godkännas innan de tas in i verksamheten.

Swedavia arbetar för att fasa ut kemiska produkter som innehåller ämnen på EU:s förteckning över särskilt farliga ämnen, kandidatförteckningen. Under 2023 har flera flygplatser fasat ut sådana produkter. Samtidigt tillkommer nya ämnen till kandidatförteckningen löpande, vilket gör att befintliga produkter som tidigare varit helt godkända att använda behöver genomgå en substitutionsutredning.

För hela Swedavia har antalet produkter innehållande kandidatämnen minskat från 15 st i slutet av 2022 till 11st i slutet av 2023. Vissa produkter som innehåller kandidatämnen är svårare att fasa ut än andra. Den avdelning som har behov av en produkt som innehåller ämnen som behöver fasas ut gör en substitutionsutredning. I denna utredning analyseras behov och vilka alternativa produkter som finns. Endast om utredningen kommer fram till att det finns ett väsentligt behov av produkten och att det i dagsläget inte finns några alternativa produkter får avdelningen fortsätta att använda produkten.

Vid Malmö Airport har under 2023, 1 produkt fasats ut. Vid årsskiftet 23/24 fanns det 1 produkt som innehöll kandidatämnen.

**Tabell;** Kemikalieförbrukning per verksamhetsområde

Kategori	Typ/Specifikation	Enhet	Förbrukning
Halkbekämpning	Urea	kg	0
	Aviform L50 Kaliumformiat	m <sup>3</sup>	56,463
	Aviform S Natriumformiat	ton	6,175
	Vägsalt (landside)	ton	162,6
Brandövningar	HVO100	m <sup>3</sup>	9,985
	Pulver	ton	0
	Skum (Moussol- FF 3/6)	m <sup>3</sup>	0
Flygplansavising	Typ-I (100 %)	m <sup>3</sup>	47,88
	Typ-II (100 %)	m <sup>3</sup>	10,82
Toakem	UNI-CLEAN SKY Saneringsvätska	m <sup>3</sup>	0,055

### 13. Avfall från verksamheten och avfallets miljöfarlighet.

5 § 13. Redovisning av de betydande åtgärder som genomförts under året i syfte att minska volymen avfall från verksamheten och avfallets miljöfarlighet.

*Kommentar:* Här bör redovisas de åtgärder som genomförts som en följd av verksamhetsutövarens egenkontrollansvar.

Swedavia arbetar kontinuerligt med att följa upp det avfall som genereras på flygplatsen.

Uppföljningen sker med fem olika nyckeltal, som pekar på de områden som anses särskilt viktiga.

Nyckeltalen mäter och syftar till att:

- Minska mängden avfall som uppkommer
- Öka andelen som kan återanvändas eller återvinnas
- Öka andelen matavfall som sorteras ut från brännbart
- Öka kunskapen om hur mycket avfall som kommer från flygplanskabinen
- Öka mängden byggavfall som går till återanvändning eller återvinning

Under 2023 har Swedavia genomfört en GAP-analys för att hitta områden där förbättringar i avfallshanteringen kan göras. Arbetet med att genomföra dessa förbättringar fortsätter under 2024.

Total mängd	Återvinningsgrad matavfall	Återvinningsgrad materialåtervinning	Flygplansavfall	Återvinning bygg/rivning
Grön	Grön Samlar in, men mätvärde saknas.	Grön	Röd Uppsamling som täcker alla verksamheter finns ännu inte på plats.	Grön

Färgerna indikerar att trenderna går åt rätt håll eller att hantering och källsortering finns på plats.

Trots en ökning av både verksamheter, resenärer och antal flygrörelser har det totala avfallet från flygplatsen minskat mellan 2022 och 2024.

### 14. Åtgärder för att minska sådana risker som kan ge upphov till olägenheter för miljön eller människors hälsa

5 § 14. Redovisning av de betydande åtgärder som genomförts under året med syfte att minska sådana risker som kan ge upphov till olägenheter för miljön eller människors hälsa.

*Kommentar:* Här bör redovisas de åtgärder som genomförts som en följd av verksamhetsutövarens egenkontrollansvar.

Information om åtgärder återfinns ovan under respektive område.

## 15. Miljöpåverkan vid användning och omhändertagande av de varor som verksamheten tillverkar

5 § 15. En sammanfattning av resultaten av de undersökningar som genomförts under året för att klarlägga miljöpåverkan vid användning och omhändertagande av de varor som verksamheten tillverkar samt vilka åtgärder detta eventuellt har resulterat i.

*Kommentar:* Här bör redovisas de åtgärder som genomförts som en följd av verksamhetsutövarens egenkontrollansvar.

NA

### Industriutsläppsverksamheter

#### 5 b § Industriutsläppsverksamheter

5 b § För verksamheter som enligt 1 kap. 2 § andra stycket industriutsläppsförordningen (2013:250) är industriutsläppsverksamheter gäller, utöver vad som anges i 5 §, att följande ska redovisas (ord och uttryck i denna paragraf har samma betydelse som industriutsläppsförordningen):

Om alternativvärde eller dispens från begränsningsvärde har beviljats, ska uppgift om beslutets innehåll redovisas.

Beslutets innehåll:

Om statusrapport har getts in ska anges tidpunkt för inlämnandet och till vilken myndighet detta har gjorts.

Tidpunkt för inlämnandet:

Myndighet:

Dessutom ska vad som anges i följande underpunkter uppfyllas.

**För redovisningen av uppgifterna i punkterna a-d nedan kan lämpligen de mallar för redogörelse av BAT-slutsatser som finns på SMP-Hjälp användas i stället, vilka sedan bifogas som bilaga.**

a) För verksamhetsåret efter det att slutsatser om bästa tillgängliga teknik för huvudverksamheten har offentliggjorts, ska för varje slutsats som är tillämplig på verksamheten, redovisas en bedömning av hur verksamheten uppfyller den.

*Kommentar:* Med verksamhetsår avses kalenderåret före det år rapporteringen sker.

År för offentliggörande av slutsatser för huvudverksamheten:

Tillämplig slutsats

Bedömning

b) Om verksamheten inte bedöms uppfylla en sådan enskild slutsats om bästa tillgängliga teknik som åsyftas i a) ska även redovisas vilka åtgärder som planeras för att uppfylla den, samt en bedömning av om åtgärderna antas medföra krav på tillståndsprövning eller anmälan. Även planerade ansökningar om alternativvärden respektive dispenser från begränsningsvärden ska redovisas.

Slutsats

Planerade åtgärder

Bedömning av tillstånd- eller anmälningsplikt

Planerade ansökningar om alternativvärden

Planerade ansökningar om dispenser

c) I de två därpå följande miljörapporterna ska redovisas hur arbetet med att uppfylla kraven enligt slutsatserna har fortskridit.

d) Från och med det fjärde verksamhetsåret efter det att slutsatser om bästa tillgängliga teknik för huvudverksamheten offentliggjordes, ska årligen redovisas hur slutsatserna, satta i relation till eventuella meddelade alternativvärden respektive dispenser från begränsningsvärden, uppfylls. I fråga om mätmetod, mätfrekvens och utvärderingsmetod ska tillämpas vad som anges i 5a § första stycket 5 och 6. I slutsatserna om bästa tillgängliga teknik kan finnas bestämmelser som har betydelse för hur kontrollen ska utföras. I den mån alternativvärde har beviljats behöver endast visas att alternativvärdet uppfylls.

Slutsats

Kommentar

Verksamheter som omfattas av förordningen (2013:252) om stora förbränningsanläggningar



**5 c §. Förordning 2013:252**

Här redovisas en kommenterad sammanfattning av de uppgifter som behövs för att kunna bedöma efterlevnaden av förordningen.

*Kommentar:* Övriga uppgifter som stora förbränningsanläggningar ska redovisa se SMP-Hjälp (Hur gör jag?/Verksamhetsutövare/Stora förbränningsanläggningar)

Kommenterad sammanfattning:

NA

**5 c §. Förordning 2013:252 Resultat från årlig kontroll av automatiska mätsystem.**

5 c § (andra stycket). För förbränningsanläggning som omfattas av förordningen (2013:252) om stora förbränningsanläggningar, och som enligt 21 § nämnda förordning omfattas av krav på kontinuerlig mätning av föroreningshalter i rökgaser, ska redovisas resultaten från sådan årlig kontroll av automatiska mätsystem som anges i 27 § i samma förordning.

Resultat från årlig kontroll:

NA

*Verksamheter som omfattas av förordningen (2013:253) om förbränning av avfall***5 d §. Förordning 2013:253**

Här redovisas en kommenterad sammanfattning av de uppgifter som behövs för att kunna bedöma efterlevnaden av förordningen.

*Kommentar:* Övriga uppgifter som verksamheter som omfattas av förordningen (2013:253) om förbränning av avfall ska redovisa, se SMP-Hjälp (Hur gör jag?/Verksamhetsutövare/Anläggningar som förbränner avfall)

*Verksamheter som omfattas av förordningen (2013:254) om användning av organiska lösningsmedel***5 e §. Förordningen 2013:254**

Här redovisas en kommenterad sammanfattning av de uppgifter som behövs för att kunna bedöma efterlevnaden av förordningen.

*Kommentar:* Vägledning om vilka uppgifter som bör redovisas finns i Vägledning om Naturvårdsverkets föreskrifter om miljörapport.

Kommenterad sammanfattning:

NA

*Verksamheter som omfattas av Naturvårdsverkets föreskrifter NFS 2016:6 om rening och kontroll av utsläpp av avloppsvatten från tätbebyggelse***5 h §. NFS 2016:6**

Här redovisas en kommenterad sammanfattning av de uppgifter som behövs för att kunna bedöma efterlevnaden av föreskrifterna.

*Kommentar:* Övriga uppgifter gällande utsläpp av avloppsvatten som ska redovisas se SMP-Hjälp (Hur gör jag? / Verksamhetsutövare / Avloppsreningsverk)

Kommenterad sammanfattning:

NA

*Verksamheter som omfattas av Naturvårdsverkets föreskrifter SNFS 1994:2 om skydd för miljön, särskilt marken, när avloppsslam används i jordbruket.*

**5 i §. SNFS 1994:2**

Här redovisas en kommenterad sammanfattning av de uppgifter som behövs för att kunna bedöma efterlevnaden av föreskrifterna.

*Kommentar:* Övriga uppgifter gällande avloppsslam som ska redovisas se SMP-Hjälp (Hur gör jag? / Verksamhetsutövare / Avloppsreningsverk)

Kommenterad sammanfattning:

NA

**Bilageförteckning**

Lägg till de bilagor som är aktuella för verksamheten.

1. Flygvägs och flygbullerkontroll Malmö Airport, tillstånds och villkorsuppföljning
2. Åtgärdsprogram mot kadmium, uppföljning 2023
3. Provtagningspunkter för vatten
4. PM Lägesrapport PFAS 2023
5. Provtagningsresultat PFAS