

Textdel– 2025 års miljörapport

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.

Swedavias uppdrag och mål är att äga, driva och utveckla det nationella basutbudet av flygplatser i Sverige. Swedavia ska även inom ramen för affärsmässighet aktivt medverka i utvecklingen av den svenska transportsektorn och bidra till att de av riksdagen beslutade transportpolitiska målen uppnås.

Flygmarknaden har genomgått betydande förändringar under de senaste åren, och sedan 2021 har Swedavias verksamhet en struktur som främjar synergier och ökad konkurrenskraft. Stockholm Arlanda Airport, Bromma Stockholm Airport, Göteborg Landvetter Airport och Malmö Airport ingår i den gemensamma flygplatsgruppen International Airports, med Stockholm Arlanda Airport som hubb för internationellt resande. Sammanslagningen syftar till att stärka dessa flygplatsers marknadsposition och bidra till Swedavias internationella expansion. De sex regionala flygplatserna – Kiruna Airport, Luleå Airport, Umeå Airport, Åre Östersund Airport, Visby Airport och Ronneby Airport – fortsätter att spela en viktig roll för att knyta ihop landet, samtidigt som de möter lokala behov och främjar samarbete och entreprenörskap.

Under 2025 reste drygt 33 miljoner passagerare via Swedavias tio flygplatser, vilket är en ökning med 2,4 procent jämfört med 2024. Ökningen drevs av det internationella resandet, som steg med 3,1 procent till totalt 25,7 miljoner passagerare. Denna utveckling speglar en fortsatt växande efterfrågan på internationella flygresor som knyter ihop Sverige med världen.

Medan utrikesmarknaden växer står inrikesflyget kvar i nivå med föregående år. Detta speglar förändrade resvanor, där digitala möten och företagspolicyer som begränsar flygande i arbetet spelar en allt större roll.

Swedavia erbjöd under året 298 destinationer.

Arbetet med fossilfria flygplatser fortsatte under 2025. Av de totalt 30 flygplatser i världen som under 2025 var certifierade på den femte och högsta nivån var sju av dessa Swedavias. Stockholm Arlanda Airport och Ronneby Airport certifierades under 2024 och under 2025 nådde även Visby Airport, Åre Östersund Airport och Kiruna Airport nivå fem. Ambitionen är att återstående tre flygplatser – Bromma Stockholm Airport, Luleå Airport och Umeå Airport – ska certifieras till nivå 5 under 2026.

Under 2025 bestod arbetskraften på Malmö Airport av ca 1300 personer (medeltal under året) om man räknar in både Swedavias och övriga företags personal på flygplatsen.

Flygplatsen trafikerades under året av 9 flygbolag.

Flygbolag Passagerare;
SAS; Wizz Air, Sunclass, Ryanair, GP Aviation och Jettime.
De flög till 17 direktdestinationer varav 1 inrikes och totalt 855 483 passerade passagerare via Malmö Airport.

Flygbolag Frakt;
UPS, Flightline och Sprintair.

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 grön el via 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 Swedavias 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. Anläggningen omfattas av förordningen om medelstora förbränningsanläggningar.

Vatten

Dagvatten från hårdgjorda ytor på flygplatsen avrinner västerut mot Fjällfotasjön och Segeåns vattensystem och österut mot Härkebergasjön 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 Härkebergasjön.

Tre 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 överflödigt avisningsvätska från plattorna efter varje avisning. Denna vätska lagras i en glykolficka och hämtas av ett externt företag för vidare transport till anläggning för uppämbning och återvinning av glykol.

Under den kalla årstiden när avisning av flygplan sker frekvent, leds dagvatten från plattorna där avisning sker via oljeavskiljare till en ringkanal där det sker rening av glykolrester som kan förekomma i vattnet. Därefter leds vattnet till ett luftat utjämningsmagasin för ytterligare rening och först därefter vidare mot Fjällfotasjön.

Ringkanal

Ringkanalen är en biologisk reningsanläggning. 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 bryts glykol ner till koldioxid och vatten.

Volymen i ringkanalen är ca 2 700 m³ vid låga flöden. Vid höga flöden då vattenytan stiger i kanalen kan volymen stiga till 3 250 m³. Det ger uppehållstider på minst 12 timmar vid ett flöde på ca 200 m³/h.

Höga dagvattenflödena kan uppkomma vid kraftig nederbörd och ge upphov till stora flöden till ringkanalen. Den biologiska reningen behöver skyddas så att alltför stora flöden inte sköljer iväg det. Reningsanläggningen är därför dimensionerad för en "First-flush" vilket innebär att man en större andel av föroreningarna kommer i början av ett avrinningstillfälle och att halterna därefter avtar. Anläggningen är således konstruerad för att hantera de första flödena och därefter vid slutet av avrinningen kan leda vatten i en ledning som går direkt till nästa reningssteg.

Service och 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 direkt till våtskogen via breddledningen. I ringkanalen sker en kontinuerlig mätning av syrgashalt och resultaten från denna styr ejektorluftarna via frekvensomformarna.

Utjämnings/sedimentations-magasin

Efter ringkanalen rinner vattnet genom en våtskog till ett utjämningsmagasin. Ytan på magasinet är ca 10 000 m², medeldjupet är 1 m vilket innebär en utjämningsvolym på ca 10 000 m³.

I magasinet sedimenteras partiklar och metaller och vattnet renas även från syretärande material och oljerester. Med tiden har det utvecklats en vattenvegetation i magasinet. Magasinet underhålls kontinuerligt för att bibehålla en god reningseffekt.

Spillvatten

Spillvattnet består i huvudsak av sanitärt spillvatten samt tvätt- och städvatten. Vatten som kan innehålla rester av olja passerar oljeavskiljare innan det leds till spillvattennätet. Spillvatten omhändertas av VASYD.

I byggnader där det förekommer flygplanstvätt eller flygplansservice kan spillvattnet bli förorenat av kadmium. Förorenat vatten renas i en indunstningsanläggning innan det leds till spillvattennätet alternativt samlas in i en behållare och skickas till godkänd mottagare för särskilt omhändertagande.

Avfall

Miljöstationer

På Malmö Airport finns en stor bemannad miljöstation där samtliga företag inom området kan lämna in sitt icke farliga avfall. För inlämning av farligt avfall krävs särskilt avtal med Swedavia för att säkerställa korrekt registrering till Naturvårdsverket. Detta underlättar en hög sorteringsgrad av förekommande avfallsfraktioner. Swedavia erbjuder samordnade transporter inom området samt till-och-från till flygplatsen vilket ger ett minskat transportarbete.

I terminalbyggnaden finns även en mindre miljöstation där Swedavias personal samt vissa verksamhetsutövare i terminalen kan lämna sorterat avfall.

Källsortering för passagerares avfall

I terminalen kan passagerarna bidra till en bättre avfallshantering genom att nyttja de möjligheter till källsortering och utsortering av matavfall som finns i lokalerna.

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 flygfrakterminal 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 prövotidsredovisning och slutliga villkor rörande utsläpp till dag- och spillvatten. Villkor 17–18.
2021-03-23	MMD Växjö	Deldom. Mark- och miljödomstolen avslutar prövotiden 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 prövotiden 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. Anmälningsärenden beslutade under året

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

Datum	Beslutsmyndighet	Beslutet avser
2025-03-11	Länsstyrelsen Skåne	Dispens för körning av fordon i terräng. Länsstyrelsen finner med hänsyn till beviljat miljötillstånd att Swedavia AB Malmö Airport i de delar ansökan avser får anses jämförbart med vad som avses som fabriksområden och andra arbetsplatser, se 1 § 3 st p 2 terrängkörningsförordningen. Eftersom motorfordon får användas där, är ansökan om undantag från bestämmelserna i terrängkörningslagen överflödigt. Länsstyrelsen bedömer därför att ansökan förlorat sin aktualitet och avskriver ansökan från vidare handläggning. Dnr 1481-2024

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
2017-10-26	Länsstyrelsen Skåne	Anmälan om återvinning av asfalt och betong på fastigheten Sturup 1:173-Malmö Airport i Svedala kommun. Dnr 24497-2017.
2024-07-02	Länsstyrelsen Skåne	Beslut om masshanteringsplan för Malmö Airport. Dnr 35379-2023

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 2025 har 16 963 flygrörelser skett. 12 133 av dessa flygrörelser har skett med tunga fordon, det vill säga fordon över 5,7 ton. Mellan 22–06 har totalt 3 731 flygrörelser skett under året.
Kommentar: Utförlig rapport avseende ram och villkorsuppföljning för flygvägs- och bullerkontroll återfinns i Bilaga 1	

7. Gällande villkor i tillstånd <i>5 § 7. Redovisning av de villkor som gäller för verksamheten samt hur vart och ett av dessa villkor har uppfyllts.</i>	
<i>Villkor</i>	<i>Kommentar</i>
Villkor 1 Om inte annat framgår av övriga villkor ska verksamheten, inbegripet åtgärder för att minska utsläpp och störningar i omgivningen, utformas och bedrivs i huvudsaklig överensstämmelse med vad sökanden uppgivit i ansökningshandlingar eller i övrigt åtagit sig i målet.	Swedavia bedriver verksamheten vid Malmö Airport i huvudsaklig överensstämmelse med vad som anges i ansökningshandlingarna. 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. 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.
Villkor 2 Ankommande och avgående flygtrafik som framförs enligt Instrument Flight Rules (IFR) ska som huvudregel följa det SID/STAR-system som har redovisats i ansökan med vid var tidpunkt tillhörande regelverk (för närvarande Transportstyrelsens författningssamling med följdföreskrifter).	Se bilaga 1. Villkoret följs.

<p>Villkor 3 Avgående IFR-trafik får lämna SID när de alstrar en bullernivå på marken som understiger maximal ljudnivå 70 dB(A) enligt vid var tid fastställd bullerberäkningsmetod (för närvarande angiven i ECAC Doc. 29, 3rd edition, med tillämpningar enligt överenskommelse mellan Naturvårdsverket, Transportstyrelsen och Försvarsmakten). 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>Villkor 4 Lågfartstrafik får dag- och kvällstid (kl. 06.00-22.00) avvecklas utan att följa SID.</p>	<p>Se bilaga 1. Villkoret följs.</p>
<p>Villkor 5 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 Försvarsmaktens 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 uppfylls.</p>

<p>Villkor 6 Start- och landningsövningar och upprepade instrumentflygningar i övningssyfte får inte ske under tiden kl. 22.00–06.00. 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 uppfylls.</p>
<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</p>	<p>Swedavias beräkningar av maximala ljudnivåer på 70 dB(A) och högre som förekommer minst 3 gånger per natt, under minst 150 nätter per år och FBN 55 dB(A) utomhus baserat på 2024 års trafik, visar att nivån är oförändrad jämfört med föregående års utfall. Analys och beräkning av 2025 års flygtrafik görs under kvartal 1, 2026. Under april jämförs ljudnivåerna med föregående års trafikutfall och en analys om ytterligare bostadshus behöver bullerskyddsåtgärder genomförs. Därefter vidtas behövliga bullerisoleringsåtgärder under 2026. Villkoret uppfylls</p>

<p>att denna dom har vunnit laga kraft. Denna begränsning gäller även utbyggnader och byggnader som får ändrad användning efter denna tidpunkt. Åtgärder behöver vidtas endast om kostnaderna är rimliga med hänsyn till byggnadens standard och värde och med hänsyn till den effekt som uppnås. Vid denna rimlighetsbedömning ska även tidigare vidtagna åtgärder och nedlagda kostnader på samtliga byggnader på fastigheten beaktas. Åtgärderna ska genomföras i samråd med fastighetsägaren. Vid meningsskiljaktighet mellan Swedavia och fastighetsägaren ska frågan hänskjutas till tillsynsmyndigheten för formellt beslut i frågan om vilka åtgärder som är rimliga att kräva. Åtgärderna ska vara vidtagna senast två år från det att tillståndet tas i anspråk för vid denna tidpunkt berörda byggnader. Därefter ska åtgärder vara utförda senast ett år från det att en byggnad för första gången exponeras enligt första stycket ovan. Tillsynsmyndigheten får ge Swedavia anstånd från de ovan angivna tidsramarna för genomförandet av åtgärder.</p>	
<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.</p>	<p>Efter avisning samlas överflödigt glykol upp med hjälp av en sugbil. Vätskan förvaras i en tippficka och hämtas av företaget Vilokan i Stockholm för transport till anläggningen för uppärbetning och återanvändning.</p> <p>Vilokan redovisar resultat säsongvis det vill säga att uppärbetad glykol för vintersäsongen 2025–2026 redovisas i ett dokument senare i vår.</p> <p>Enligt Swedavias rutin ska alla avisningar följas av omgående uppsugning och eventuella avvikelser anmäls i vårt avvikelssystem. Under 2025 skedde 301 avisningar och alla dessa sögs upp omgående. Insamlad avisningsvätska skickas iväg till Vilokan så snart det finns tillräckligt med vätska för att kunna fylla ett</p>

	<p>transportfordon (glykol bryts ned vid långvarig lagring i närvaro av syre, biologisk aktivitet och ökar vid stigande temperaturer).</p> <p>Under vintertid när det är snö samlas förorenad snö upp i en särskild snötipp. Detta vatten leds till ett extra reningssteg i en ringkanal innan det släpps vidare till rening i utjämningsdamm. Även dagvatten från de ytor där avisning sker är kopplat till detta extra reningssteg.</p> <p>Villkoret uppfylls.</p>
<p>Villkor 9</p> <p>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 och spillolja förvaras i dubbelmantlade tankar eller i tankar placerade inom invallning. Tankarna är försedda med överfyllnadsskydd. Flytande farligt avfall förvaras invallat på miljöstationen. Samtliga dagvattenbrunnar inom områden där kemikalier och spillolja hanteras är anslutna till oljeavskiljare. 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.</p> <p>Villkoret uppfylls.</p>
<p>Villkor 10</p> <p>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 Snowplan. Vid kemisk halkbekämpning används formiat och endast i undantagsfall om väderförhållandena kräver det används urea. Under 2025 har inte Urea använts alls. Snowplan går igenom med snöröjningsledarna inför varje säsong.</p> <p>Villkoret uppfylls.</p>

<p>Villkor 11 Dagvatten som släpps till recipient vid provpunkt V1 ska ha genomgått rening i dagvattensystem. Representativ provtagning ska vid provpunkt V1 ske varje vecka under vintersäsong (oktober-mars) och varje månad under resterande del av året. Swedavia ska på tillsynsmyndighetens begäran rapportera provtagningsresultaten.</p>	<p>Dagvatten som släpps till recipient vid provpunkt V1 har genomgått rening i oljeavskiljare och utjämningsdamm, dessutom genomgår vattnen från plattorna under vintertid även rening i ringkanalen. Provtagning i punkten V1 har genomförts enligt villkor.</p> <p>Villkoret uppfylls.</p>
<p>Villkor 12 Mängden spillvatten från sanitära installationer inom hela flygplatsområdet jämte övrigt avloppsvatten från verksamheter inom och i anslutning till flygplatsen får högst uppgå till 300 m³/dygn uttryckt som årsmedelvärde. Som månadsmedelvärde får mängden spillvatten uppgå till högst 450 m³/dygn.</p> <p>Uppsamlat glykolkontaminerat (monopropylenglykol) dagvatten från avisningsplattan får under ett enskilt dygn avledas i en omfattning av högst 250 kg BOD₇/dygn till kommunens reningsverk. Den närmare utformningen av uppsamling och överföringssystem ska ske på sätt som godkänns av tillsynsmyndigheten efter samråd med kommunens tekniska kontor. Eventuella förändringar ska meddelas kommunens tekniska kontor minst sex månader innan förändring. Under enskilt dygn får totalt till reningsverket högst avledas 500 kg BOD₇/dygn och 30 kg N/dygn.</p>	<p>Svedala kommun övervakar utgående spillvatten från Swedavias verksamhetsområde vid provpunkt P5.</p> <p>Under 2025 skickades 25 099 m³ spillvatten till avloppsreningsverket. Årsmedelflöde var 69 m³/dygn och maximalt månadsmedelvärde var 83 m³/dygn.</p> <p>Högsta dygnsmedelvärden under året var 117 kg BOD₇/dygn och 21 kg N/dygn.</p> <p>Under 2025 har uppsuget glykolförorenat vatten lämnats i glykolficka invid snötippen för vidare transport till anläggning för uppärbetning och återvinning av glykol. Inget glykolförorenat vatten har pumpats till kommunens reningsverk sedan slutet av 2019.</p> <p>Villkoret uppfylls</p>
<p>Villkor 13 För verksamheten ska finnas ett kontrollprogram vars närmare syfte och utformning ska bestämmas i samråd med tillsynsmyndigheten. Swedavia ska senast sex (6) månader efter det att tillståndet vunnit laga kraft till tillsynsmyndigheten inge förslag till kontrollprogram. I kontrollprogrammet ska anges hur kontrollen ska ske med avseende på parametrar, mätmetod, mätfrekvens och utvärderingsmetod.</p>	<p>Kontrollprogrammet revideras löpande.</p> <p>Villkoret uppfylls.</p>

<p>Villkor 14 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 nås via ett kontaktformulär på flygplatsens webbplats. För grannar Malmö Airport (swedavia.se) Villkoret uppfylls.</p>
<p>Villkor 15 För samråd i frågor angående flygplatsverksamheten ska det finnas ett samarbetsorgan. I samarbetsorganet ska det ingå representanter för Swedavia, Svedala kommun, Lunds kommun, Trelleborgs kommun, Staffanstorps kommun, Skurups kommun samt Länsstyrelsen (adjungerad). Svenska Naturskyddsföreningen, Sveriges Ornitologiska Förening och Föreningen Svedala-Barabygden ska erbjudas möjlighet att delta. Till samarbetsorganet kan även knytas ytterligare kommuner och andra som deltagarna anser bör delta i samarbetsorganets arbete.</p>	<p>Ett samarbetsorgan finns etablerat och under året har Swedavia bjudit in till ett möte, Det hölls 2025-04-24 och innehöll information om aktuella händelser och miljöstatus.</p> <p>Representanter från de organisationer som framgår i villkoret bjöds in via e-post.</p> <p>Villkoret uppfylls.</p>
<p>Villkor 16 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>Villkor 17 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 för avstängning vid en akut situation finns i flygplatsens miljöberedskapsplan</p> <p>Berörd personal utbildas regelbundet i beredskap.</p> <p>Villkoret följs.</p>

<p>Villkor 18 Återvinning av glykol ska vara infört senast den 1 januari 2020.</p>	<p>Återvinning av glykol infördes 2019.</p> <p>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.</p> <p>Villkoret uppfylls.</p>						
<p>Villkor 19 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>Medelvärden uppgick under året till:</p> <p>Totalkväve: 1,1 mg/l Totalfosfor: 0,048 mg/l</p> <p>Villkoret uppfylls.</p>
Parameter	Halt						
Totalkväve	3 mg/l						
Totalfosfor	0,1 mg/l						
<p>Villkor 20 Utsläppen av TOC får som säsongsmedelvärden inte överstiga följande värden vid utsläppspunkten V1:</p> <p>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 16,0 mg/l och under sommaren 10,5 mg/l</p> <p>Villkoret uppfylls.</p>						
<p>Villkor 21 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</p>	<p>Flödesproportionell provtagare installerades och togs i bruk under december 2021.</p> <p>Villkoret uppfylls.</p>						

<p>ackrediterat laboratorium. för upparbetning och återanvändning. Vilokan redovisar resultaten säsongsvist och denna redovisning avser därför vintersäsongen 2022–2023.</p>	
<p>Villkor 22 Halten av kadmium i spillvatten vid punkten P5 får som årsmedelvärde, räknat på kalenderår, inte överstiga följande värden: 0,4 µg/l fr.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 var under 2025 som årsmedelvärde 0,31 µg/l.</p> <p>Villkoret uppfylls.</p>
<p>Villkor 23 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>Verksamheter som hanterar kadmierade flygplansdelar besöks regelbundet vid så kallade verksamhetsrevisioner. Vid dessa revisioner kontrolleras att handtvättvatten som uppkommer efter verkstadsarbete/servicearbete ej leds orenat till spillvattennätet.</p> <p>Villkoret uppfylls</p>

<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.</p>	<p>Åtgärdsprogram för att minska kadmiumhalten i spillvatten redovisas i bilaga 2 och 3.</p> <p>Under 2025 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.</p> <p>Kadmium-revisioner har utförts hos de aktörer som hanterar kadmierade flygplansdelar. Förtätad provtagningen sker enligt utökat provtagningsprogram vid berörda verksamhetsutövares spillvattenutlopp.</p> <p>De betydande källorna är de större hangarerna och dessa fastigheter ägs av fastighetsbolaget SAIAB. Möten mellan SAIAB och Swedavia hålls regelbundet och SAIAB har tagit fram en egen åtgärdslista för att minska utsläppen av kadmium till Swedavias spillvattennät.</p> <p>Villkoret uppfylls</p>
<p>Länsstyrelsen Skånes beslut om masshanteringsplan för Malmö Airport Lst Dnr 35379-2023, 2024-07-02</p>	<p>Hantering av massor sker i enlighet med beslut. Under 2025 har massor placerats i det södra området. Uppföljning sker löpande.</p> <p>Se Bilaga 4.</p>

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.

Utsläpp till dag- och spillvatten kontrolleras enligt Swedavias egenkontrollprogram. Framst med syfte att säkerställa att villkoren innehålls men även för att bevaka trender och se effekter av miljöförbättrande åtgärder. Flödesmätningar och nederbörds mängder följs upp 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 avrinningsområde och de övriga mot Höje å avrinningsområde.

Utsläpp av dagvatten

Tabell: Nederbörd och flödesmätning i punkten V1 under 2025. Nederbördsdata har hämtats från SMHI:s mätningar från Malmö A.

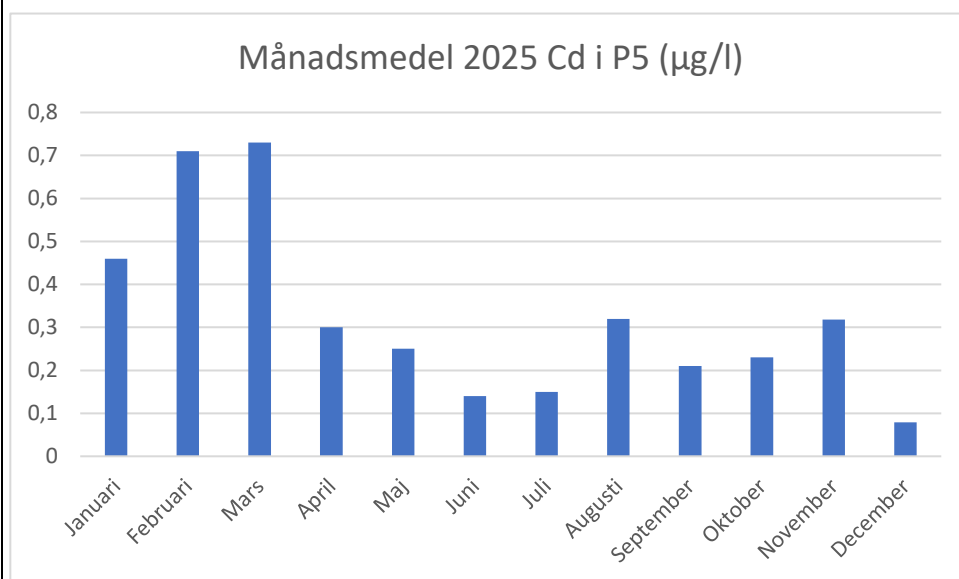
Månad	Vattenföring (m ³ /månad) V1	Nederbörd (mm)
Januari	121 572	52,6
Februari	36 551	7,7
Mars	21 645	18,5
April	7 472	5,5
Maj	30 793	51
Juni	29 643	53,4
Juli	30 503	56,2
Augusti	18 050	24,8
September	36 069	48,8
Oktober	37 171	80,5
November	39 381	50,7
December	32 193	17,5
Totalt:	441 043	467

Utsläpp till spillvatten

Under 2024 överskred halten av kadmium i spillvatten villkorsstadgad nivå. Swedavia har efter uppmärksammasad förhöjd nivå arbetat med uppströmsarbete och funnit att kadmiumet härrör från hangarverksamhet som hanterar flygplan och bedriver flygplansservice.

Fastighetsägare för de fastigheter som kan ge läckage av kadmium till spillvattnet har tagit fram en åtgärdsplan och vidtagit åtgärder.

Halter av kadmium följs upp noggrant främst i provtagningspunkt P1 men även vid de verksamheter som hanterar kadmierade flygplansdelar. Årsmedelvärde för kadmium blev 0,31 µg/l att jämföra med villkoret som från och med 2025 har skärpts från 0,6 till 0,4 µg/l. Månadsmedelvärden under året redovisas i diagrammet nedan.



Föroreningar i vatten efter industningsanläggningen

Spillvatten som härstammar från lokaler där verksamheter såsom flygplanstvätt och flygplansverkstäder och är förorenat med kadmium ska renas i en industningsanläggning, alternativt samlas in i dunkar och omhändertas. Exempel på sådana verksamheter är Amapola och Frost.

Industningsanläggningen renar med god effekt. Resultat från analys av industningsanläggningens utgående föroreningshalter redovisas nedan.

Provtagningsdatum	2025-08-11 (µg/l)	2025-12-20 (µg/l)
Arsenik (As)	<0,3	<0,3
Bly (Pb)	<0,5	<0,5
Kadmium (Cd)	0,076	<0,05
Krom (Cr)	<0,5	1,1
Kobolt (Co)	<0,5	<0,5
Koppar (Cu)	<0,5	<0,5

Kvicksilver (Hg)	<0,05	<0,05
Nickel (Ni)	<1	<1
Vanadium (V)	<1	<1
Zink (Zn)	<5	<5

Kontrollprogram PFAS - reningsanläggning PFAS

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.

Kontroller har utförts i enlighet med kontrollprogram, resultatet, lägesrapport och planerade åtgärder för 2025 redovisas i bilaga 5.

Under 2025 har 590 m³ vatten renats genom reningsanläggningen, med en reningsgrad på över 99,9% för PFOS och för PFOA, vilket motsvarar ungefär 5 gram PFOS.

Kontrollprogram PFAS – recipientkontroll

Under året har provtagning utförts enligt kontrollprogram.

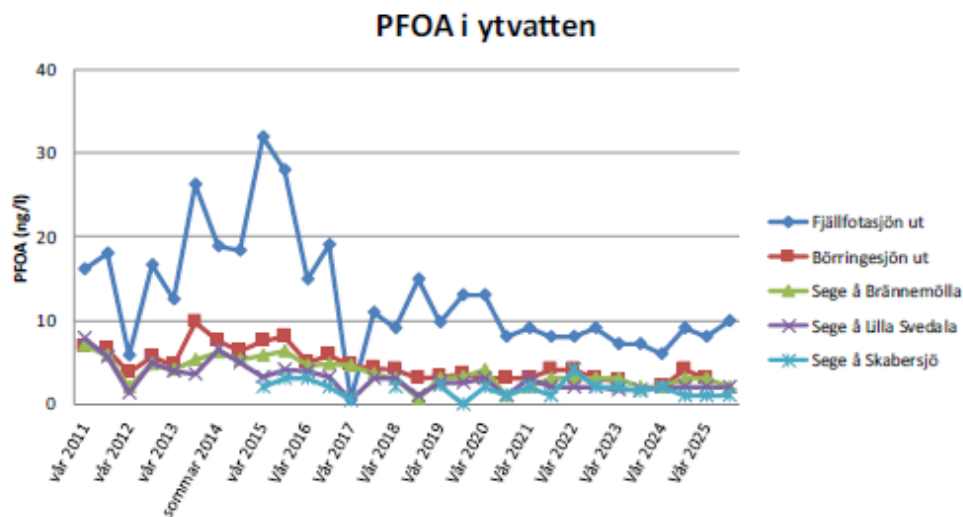
Under 2025 provtogs en extra provplats vid inloppet till Fjällfotasjön för att försöka hitta en provplats som befinner sig närmare sjön än det tidigare "Fjällfota in" rovplassen. Den nya provplatsen benämns Fjällfota dike och tas ur ett dike som står i direkt kontakt med sjön.

Halten PFAS som transporteras ut från dammen vid mätpunkt V1 uppvisar en tydlig skillnad mellan höst- och vårprovtagningar. Under hösten, som brukar uppvisa lägre flöden, är PFAS halterna generellt lägre. Detta förhållande återfinns även vid mätpunkten Fjällfota in. Se urklipp från rapporten i bilden nedan för halter de senaste åren av PFOA och PFOS i ytvatten. Sammansättningen av PFAS ämnen förändras inte nämnvärt mellan vår och höst. Anledningen till förändringen i halter kan vara att flödet från områden med högre föroreningshalter blir mindre jämfört med annat vatten som transporteras genom V1 under hösten. Vid provplatsen Fjällfotasjön ut har haltskillnaden mellan höst och vår försvunnit vilket kan bero på att det inte finns någon skillnad på varifrån vatten kommer ifrån då allt kan antas utjämnas inom sjön.

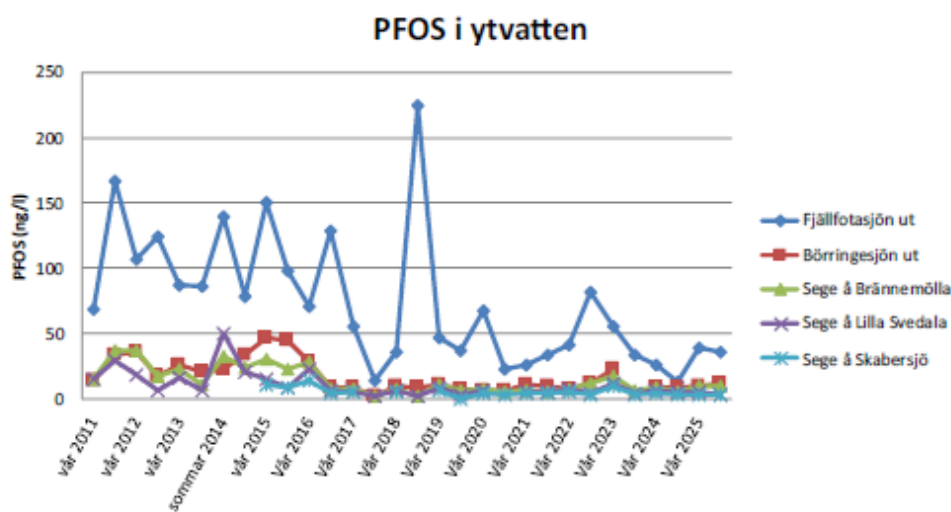
Som väntat sjunker PFAS halterna nedströms Fjällfotasjön eftersom inga kända eller troliga påslag av PFAS finns identifierade på sträckan. De ingående PFAS ämnens förhållanden är mer eller mindre konstanta igenom hela sträckan.

Halterna sjunker i stort sett i samma takt som mer vatten tillkommer till Sege å genom avrinningen. Det sker alltså varken någon stor sedimentering eller några betydande tillskott av PFAS på sträckan.

Nästa år ska, enligt fastställt kontrollprogrammet, ytvattnet provtas 2 gånger (april och oktober), sediment i Fjällfotasjön ska provtas i april/maj och fiske ska även utföras under samma period i både Fjällfotasjön och Börringesjön. Den nya provpunkten Fjällfota dike föreslås ersätta provpunkten Fjällfota in eftersom den ligger närmare Fjällfotasjön. Bilaga 6.



Figur 2. Halter av perfluoroktansyra (PFOA) i ytvattenprover mellan 2011 och 2025. Enhet: ng/l



Figur 3. Halter av perfluoroktansulfonat (PFOS) i ytvattenprover mellan 2011 och 2025. Provmgång under höst 2018 som sticker ut med hög halt (>200 ng/l) utfördes inte i utgående vatten från Fjällfotasjön som normalt utan i sjön nära utlopp eftersom det inte var något utflöde från sjön efter en lång period av torrt och varmt väder. Enhet: ng/l

Åtgärdsförberedande utredningar PFAS

Redan 2009 genomfördes de första utredningarna med fokus på PFAS (PFOS) i dagvatten på Malmö Airport. Sedan dess har ett omfattande kontroll- och utredningsarbete utförts för att kartlägga förekomsten och spridningen av PFAS-föreningar. Utredningarna, som innefattar grund- och ytvatten, mark och sediment har mynnat ut i en fördjupad riskbedömning. Arbetet ska, genom kommande åtgärdsutredningar, svara på vilka efterbehandlingsåtgärder som är nödvändiga att genomföra för att hantera påvisade risker för människor och miljön.

PFAS-förorenat grundvatten vid flygplatsens brandövningsplats har renats sedan 2012. Reningen följs upp och rapporteras i en separat årsrapport, bilaga 5. Den övergripande spridningen av PFAS från flygplatsen övervakas inom ramen för ett kontrollprogram. Dessutom görs årliga PFAS-analyser nedströms flygplatsen inom Segeåns avrinningsområde.

Resultaten från de fördjupade undersökningarna vid brandövningsplatsen rapporterades till Länsstyrelsen i Skåne Län och Svedala kommun 2021. Efter det har Swedavia arbetat med att utreda och avgränsa förekomsten av PFAS i övriga delar av flygplatsområdet. Under 2024 presenterades en omfattande, fördjupad riskbedömning för PFAS-situationen. Baserat på riskbedömningen identifierades, i samverkan med tillsynsmyndigheten, ett antal områden som behöver kompletteras eller utredas vidare.

Under 2025 har fokus framför lagts på att ta fram en plan för det fortsatta arbetet med PFAS-föroreningarna samtidigt som Swedavia har arbetat vidare med några av de moment som pekats ut som nödvändiga för att kunna presentera en slutlig riskbedömning och påbörja arbetet med åtgärdsutredningar. Bland annat har en inventering och provtagning av enskilda brunnar i flygplatsens närområde genomförts där syftet har varit att få en bättre bild av spridningen av PFAS i grundvattnet samt utreda om det finns brunnar för dricksvattenuttag som överskrider Livsmedelsverkets gränsvärden för PFAS4 och PFAS21 (börjar gälla januari 2026). Halter överskridande riktvärdet för PFAS4 har påvisats i två brunnar. Det har dock konstaterats att brunnarna inte används för dricksvattenkonsumtion varför bedömningen är att inga vidare åtgärder krävs i dagsläget. Ingen av de undersökta brunnarna har påvisade halter över gränsvärdet för PFAS21.

Parallellt med det fortsatta utrednings- och riskbedömningsarbetet har Swedavia under 2025 påbörjat en så kallad förstudie för att utreda förutsättningarna för en reningsanläggning för PFAS-förorenat dagvatten. Förstudiearbetet, som kommer att färdigställas under 2026, ska svara på frågor om bland annat lämplig reningsteknik, placering, behandlingskrav etc.

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. Sanering ska enligt förordningen vara genomförd senast 2016-06-30, 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 2025 sanerades en etapp och 2026 kommer den sista etappen att saneras.

Utsläpp till luft

Utsläpp till luft från egen verksamhet redovisas i tabell nedan. Utsläppen beror på ett flertal detaljerade faktorer såsom körsätt, motorers temperaturer, effekt mm. Data för utsläpp från fordon beräknas från och med år 2023 med Trafikverkets emissionsfaktor för 2021. Under år 2025 började Swedavia följa upp förbrukningen av AdBlue*. Detta efter ett konstaterande att användning av Adblue genererar ett utsläpp av CO₂e. Swedavia strävar efter att fasa ut användning av fossil AdBlue och ersätta den med en fossilfri produkt.

Utsläpp till luft från egen verksamhet 2025

UTSLÄPPSKÄLLA	HC (kg)	NO _x (kg)	Fossil CO ₂ -e (ton)	SO ₂ (kg)
Fordon (Swedavias)	13	512	2,6*	0
Fjärrvärmeproduktion (används av Swedavia och verksamhetsutövare vid flygplatsen)	286	1781	0	734
Totalt 2023	217	2 869	0	761

Köldmedier

Swedavia har skickat årsrapporten för år 2025 till Länsstyrelsen, alla externa verksamhetsutövare skickar själva 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 planering och uppföljning av ronderingar av olika drift och kontrollfunktioner.

Under 2025 har nedanstående frågor särskilt uppmärksammats

- En ny motoriserad ventil har installerats på avstängningsanordning för dagvatten.
- En ny flödesmätare installerades för att säkerställa fortsatt drift för att flödesproportionell provtagning av dagvattnet.
- Utökad provtagning av kadmium av spillvatten från enskilda verksamheter som hanterar kadmierade flygplansdelar har utförts.
- Rensning av dike för dagvatten öster om flygplatsen har skett tillsammans med dikesföretag.
- Utjämningsmagasinet för dagvatten har rensats.

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 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 ServiceNow. Även entreprenörer och aktörer som verkar inom flygplatsens område är, via avtal, förbundna att rapportera sina miljörelaterade avvikelser i detta system.

Vid utredning av betydande avvikelser undersöks rotorsaker till att avvikelsen inträffat. Detta görs för att kunna åtgärda själva anledningen till avvikelsen och därmed förhindra eller åtminstone minska risken för att händelsen ska inträffa igen. Mindre avvikelser utreds och följs upp genom statistikföring och trendbevakning. Vid eventuella ökning av frekvenser sätts åtgärder in.

Under 2025 har totalt 35 unika avvikelser inrapporterats i flygplatsens avvikelshanteringssystem.

Avvikelser delas upp i kategorier och de vanligast förekommande kategorierna är mindre olje- och bränslespill.

Antal	Kategori	Händelse
14	Förorening till mark	Olje- och bränslespill fordon
3	Förorening till mark	Olje- och bränslespill flygplan
1	Förorening till mark	Mindre kemikaliespill
2	Förorening till luft	APU-körning
6	Avfall	Felsorterat avfall
	Avfall	Verksamhetsutövare har lämnat avfall på Swedavias miljöstation utan avtal.
2		
1	Avfall	Missad tömning av kärl
1	Kemikalier	Felaktigt inköp
1	Kemikalier	Felaktig förvaring
	Överträdelse mot lagar och krav	Felaktigt utfärdande av fordonstillstånd i projekt
1	Överträdelse mot lagar och krav	Motorkörning på platta
	Överträdelse mot lagar och krav	
1	Övrigt	App för registrering av glykoluppsugningar strular
1		Utrustning för provtagning av spillvatten kvarglömd

Åtgärder

Under året har åtgärder till övervägande del avsett omhändertagande av spill i enlighet med fastställda rutiner och internutbildning i olika frågor.

Samverkan med flygtrafikledning görs för att minska förekomst av APU.

Bullerklagomål

Swedavia utreder och stämmer av inkomna klagomål avseende buller med Luftfartsverket och Swedavias akustikspecialister vid kvartalsvisa uppföljningsmöten.

Under 2025 inkom inga klagomål avseende buller.

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.

Swedavia arbetar aktivt med att minska energianvändningen. Det finns en energibesparingsgrupp med medlemmar från olika enheter på flygplatsen med målsättning att identifiera nya tänkbara åtgärder.

Under 2025 genomfördes en mycket stor åtgärd med stor effekt.

- Byte till nytt ventilationssystem i terminalen. Vilket minskar energianvändning av både el och fjärrvärme.

I tabellen nedan redovisas alla åtgärder som genomförts under året som innebär en minskning av energianvändningen.

			El (MWh/år)	Värme (MWh/år)
Styrning av belysning lekplats	2025-02-24	Belysningen har effektiviserats genom att anpassa ljusstyrka med hjälp av närvarosensorer.	12	
Byte av banljusskyltar	2025-04-01			
Belysning logistik	2025-06-09	Justering av styrning	8	
Belysning i vagnhall	2025-06-08	Justering av styrning	7	
Byte ventilation	2025-09-24	Byte av aggregat samt borttagning av 2 aggregat (LB5709,5720, 5706, 5707, 5708) borttag av LB 5705 + 5714)	276	1470
Byte ventilation	2025-09-24	Byte belysning i samband med ventilationsprojekt	13	
Byte fönster i ankomsthall	2025-12-04	Bättre energieffektivitet i nya fönster		2
Ny fasad c korridor	2025-12-04	Isolerad yttervägg i c korridor		17
Reklamskyltar	2025-12-04	Demontering 5 reklamskyltar	5	

Under 2025 har nya rutiner avseende fordonsservice implementerats. Fordon som inte används i större omfattning behöver inte byta ut hydrauloljan i systemen varje år. Detta har medfört att under 2025 har användningen av hydraulolja minskat med 3045 l.

Swedavia arbetar även med att minska utsläpp från resor till och från flygplatsen. Under året infördes miljötaxi – dvs miljödifferentierade avgifter för taxibilarna som angör vid flygplatsen, som också ger fördelaktigare access beroende på fordonets utsläpp.

Swedavia för dialoger med externa verksamhetsutövare vid flygplatsen avseende deras elanvändning och avfallshantering kopplat till våra avtal med dem.

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

Tabell: Förbrukning drivmedel och bränsle

Kategori	Typ/specifikation	Enhet	Förbrukning
Flygplansdrivmedel (tankad mängd vid mmx)	Jet A1	m ³	23 307,086
	UL91/96 blyfri flygbensin	m ³	27,181
	100-LL flygbensin	m ³	41,19
Fordonsdrivmedel	HVO100 Swedavias förbrukning	m ³	65,882
	HVO100 Verksamhetsutövare på flygplatsen	m ³	86,445
	Biogas fordon Swedavias förbrukning	m ³	1,698
	AdBlue Swedavias förbrukning	m ³	1,847
	AdBlue Verksamhetsutövare på flygplatsen	m ³	2,302
Uppvärmning Inköpt mängd	Pellets	ton	2020,945
	HVO100	m ³	27,9
	RME	m ³	37
	Solvärme	MWh	226
Elförbrukning	Elförbrukning Swedavia	MWh	5570
	Elförbrukning Verksamhetsutövare på flygplatsen	MWh	7278
Reservkraft Inköpt mängd	HVO100	m ³	49

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 2025 på Malmö Airport uppgick till 7912 MWh vilket är en minskning jämfört med 2024 då produktionen uppgick till 8988 MWh.

Elanvändning under året var 12 845 MWh och är lägre än föregående år, då förbrukningen låg på 13 677 MWh.

Swedavias vattenförbrukning redovisas nedan. Vattenanvändningen följs upp och vattenbesparande åtgärder såsom vattensnåla kranar och toaletter är installerade. Swedavias största vattenanvändning går till brandövningsvatten.

Under 2025 ökade vattenanvändningen något och anledningen till detta håller på att utredas. En möjlig anledning kan vara att brandövningarna har ökat i omfattning.

Tabell: Vattenförbrukning (m³)

År	2025	2024
Intern förbrukning	18 949	11 679
Extern förbrukning	8 072	11 091
TOTAL	27 021	22 770

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 CO₂ inom Malmö Airport, vilket flygplatsen även har säkerställt för år 2025.

Airport Carbon Accreditation (ACA) är ett internationellt koldioxid- och energiprogram för just flygplatser 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.

Under 2025 har alla verksamhetsutövare förnyat sina avtal och i dessa finns kram om fossilfri verksamhet på flygplatsen för stadigvarande och regelbundet återkommande verksamheter.

Swedavias arbete inriktas framöver på att öka flygets användning av förnybart flygbränsle (SAF) och vårt mål för 2030 att transporter till och från flygplatsen ska ske med fossilfria drivmedel.

År	2025	2024	2023	
Intern förbrukning	1849	11 679	12 311	
Extern förbrukning	8072	11 091	12 119	
TOTAL	9921	22 770	24 430	

12. Ersättning av kemiska produkter mm

5 § 12. De kemiska produkter och biotekniska organismer som kan befaras 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 kemikaliedatabasen iChemistry.

Swedavia har en koncerngemensam kemikaliegrupp sedan flera år tillbaka som bevakar kemikaliefrågorna inom samtliga tio flygplatser. Samtliga produkter måste miljö- och arbetsmiljö bedömas och godkännas innan de tas in i verksamheten.

Swedavia arbetar löpande för att fasa ut kemiska produkter som innehåller ämnen på EU:s förteckning över särskilt farliga ämnen, kandidatförteckningen.

Under 2025 har det inte tillkommit någon ny produkt som innehåller kandidatämne och ingen av de befintliga produkterna har klassats om. Inga produkter upptagna på kandidatlistan finns kvar i verksamheten då den enda kvarvarande fasades ut under 2025.

Tabell: Kemikalieförbrukning per verksamhetsområde

Kategori	Typ/Specifikation	Enhet	Förbrukning
Halkbekämpning Inköpt mängd	Urea	kg	0
	Aviform L50	ton	64,482
	Kaliumformiat		
	Aviform S Natriumformiat	ton	7,475
Brandövningar	Vägsalt (landside)	ton	131,4
	HVO100 Inköpt mängd	m ³	17,3
	Pulver	ton	0
Flygplansavisning	Skum (Moussol-FF 3/6)	m ³	0
	Typ-I (100 %)	m ³	24,9
Toakem	Typ-II (100 %)	m ³	5,0
	UNI-CLEAN SKY Saneringsvätska	m ³	0,049

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 fyra 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 mängden byggavfall som går till återanvändning eller återvinning

Under 2023 genomförde Swedavia en GAP-analys för att hitta områden där förbättringar i avfallshanteringen kan göras. Arbetet med att genomföra dessa förbättringar har även pågått under 2025.

Tabell över flygplatsens avfall för 2025 i ton (exklusive externt byggavfall)

	2023	2024	2025
Energiåtervinning	167,4	233,4	62,6
Farligt avfall	141,8	68,0	64,0
Materialåtervinning	86,5	129,8	102,4
Återanvändning	0,4	0	0,2
MMX totalt	317	436	229,2

Det totala avfallet från flygplatsen, exklusive externt byggavfall, har minskat betydligt. Mängden avfall påverkas mycket av hur många interna byggprojekt som genomförts under året.

För 2024 har mängden matavfall beräknats med hjälp av en schablonmetod kopplad till vikt per avfallskärl.

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.

Swedavias miljöberedskap har förbättrats genom införande av ny teknik för att automatisera avstängning samt tydligare uppmärkning av åtgärdspunkter.

Övning har genomförts för mer sannolika olycksfallet kollision mellan tankbil och annat fordon inne på airside. Detta gör flygplatsen mer förbered för detta scenario och är bättre på att hantera eventuella spill och minska risk för förorening till mark och vatten.

Dikesrensning och omhändertagande av PFAS-förorenade sediment

Dagvatten från Swedavias verksamhetsområde leds via diken till nedströms liggande recipienter. För att säkerställa dikenas funktion krävs att de med jämna mellanrum rensas på sediment. På grund av PFAS-föroreningar i dagvattnet ställer rensningen särskilda krav på utredningar, försiktighetsmått och omhändertagande vid rensning. Genom ett förlikningsavtal med berörd fastighetsägare svarar Swedavia för detta arbete. En anmälan om rensning inlämnades till tillsynsmyndigheten i december 2024 och beslut om anmälan erhöles den 2025-03-31.

Utredningar genomfördes där sedimenten i dikena undersöktes med anledning av mängd och föroreningsinnehåll. Dessa utredningar låg till grund för en förklassificering av sedimenten och en genomförandebeskrivning för själva rensningen. Dikesrensningen genomfördes under juli och augusti 2025 genom att PFAS-förorenade sediment grävdes upp och placerades i så kallade storsäckar för transport till godkänd mottagningsanläggning. Sammanlagt omhändertogs 630 ton PFAS-förorenade sediment.

Handlingsplan för kadmium och SAIABS ombyggnad av sitt spillvattennät minskar risken för att kadmium ska orsaka olägenheter för miljö eller människors hälsa.

Åtgärder för att säkerställa ökad kvalitet på provtagning såsom tydligare uppmärkning av provpunkter har genomförts.

Bilageförteckning

Lägg till de bilagor som är aktuella för verksamheten.

1. Flygvägs och flygbullerkontroll Malmö Airport, tillstånds och villkorsuppföljning 2025
2. Åtgärdsprogram för att minska kadmium, uppföljning 2025
3. SAIABs åtgärdsprogram för att minska kadmium 2025
4. Uppföljning av masshanteringsplan 2025
5. PM lägesrapport PFAS reningsanläggning vid brandövningsplatsen 2025
6. PM Recipientkontroll av PFAS nedströms Malmö Airport 2025

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 tillstånds- 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