



FÖRSVARSMAKTEN

Samråd om planerad verksamhet på Malmens flygplats

I syfte att förstärka det svenska försvaret och den operativa förmågan avser Försvarsmakten att ansöka om ett nytt miljötillstånd enligt 9 kap. miljöbalken för planerad verksamhet inom fastigheten Linköping Malmen 2:7.

Försvarsmakten bjuder härmed in till avgränsningssamråd i enlighet med 6 kap. miljöbalken.

Detta dokument är ett samrådsunderlag som har tagits fram för att informera om den planerade verksamheten och utgör underlag inför det samråd som nu genomförs.

Samrådet ger möjlighet att lämna synpunkter på verksamhetens omfattning och utformning, de miljöeffekter som verksamheten kan antas medföra samt på miljökonsekvensbeskrivningens innehåll.

Du kan skicka dina eventuella synpunkter skriftligen till Försvarsmakten via e-post till:

fst-stod-infra-mps@mil.se

alternativt via brev till:

Försvarsmakten
Miljöprövningssektionen, PI 920
749 81 Enköping

Märk e-postmeddelandet eller brevet med "Samråd Malmen".

Synpunkter kan lämnas skriftligen fram till den **15 maj 2026**.

Observera att inkomna synpunkter blir allmän handling.



FÖRSVARSMAKTEN

SWECO

Malmens flygplats Linköping Samrådsunderlag Avgränsningssamråd

Inför ansökan om tillstånd
för miljöfarlig verksamhet enligt
9 kap. miljöbalken



Sweco Sverige AB
Uppdrag
Uppdragsnummer
Kund
Upprättad av

RegNo 556767-9849
Malmen tillståndsprövning
30088551
Försvarmakten
Amorina Bergensträhle, Bertha Ekstrand Amaya, Erica Skytt, Lina Sultan, Anna Lindroth, Andreas
Malmqvist, Hugo Dalhammer, Caroline Ryding, Joakim Andersen
Försvarmakten
2025-03-30

Fotografi framsida
Datum

Innehållsförteckning

<u>1</u>	<u>Inledning</u>	6
	<u>1.1</u> <u>Bakgrund</u>	6
	<u>1.2</u> <u>Ansökans omfattning</u>	8
	<u>1.3</u> <u>Befintligt tillstånd</u>	9
	<u>1.4</u> <u>Beslut enligt försvarsverksamhetsförordningen</u>	10
<u>2</u>	<u>Avgränsningar</u>	11
	<u>2.1</u> <u>Geografiska avgränsningar</u>	11
	<u>2.2</u> <u>Verksamhetsavgränsningar</u>	11
<u>3</u>	<u>Samrådsprocess</u>	12
<u>4</u>	<u>Verksamhetsbeskrivning</u>	13
	<u>4.1</u> <u>Befintlig verksamhet</u>	13
	<u>4.2</u> <u>Planerad verksamhet</u>	13
<u>5</u>	<u>Förutsättningar och omgivningsförhållanden</u>	20
	<u>5.1</u> <u>Lokalisering</u>	20
	<u>5.2</u> <u>Planförhållanden</u>	20
	<u>5.3</u> <u>Geologi och topografi</u>	20
	<u>5.4</u> <u>Riksintressen och övriga skyddade områden</u>	21
	<u>5.5</u> <u>Planerade områden för bebyggelse</u>	24
	<u>5.6</u> <u>Naturmiljö</u>	25
	<u>5.7</u> <u>Landskap och kulturmiljö</u>	29
	<u>5.8</u> <u>Luftmiljö</u>	32
	<u>5.9</u> <u>Vattenförekomster och vattenskyddsområden</u>	33
	<u>5.10</u> <u>Rörligt friluftsliv och turism</u>	34
	<u>5.11</u> <u>Klimat</u>	34
	<u>5.12</u> <u>Förorenade områden</u>	35
<u>6</u>	<u>Miljöeffekter av verksamheten</u>	36
	<u>6.1</u> <u>Buller</u>	36
	<u>6.2</u> <u>Utsläpp till luft</u>	37
	<u>6.3</u> <u>Utsläpp till mark och vatten</u>	37
	<u>6.4</u> <u>Påverkan riksintressen och skyddade områden</u>	38
	<u>6.5</u> <u>Påverkan på landskap och kulturmiljö</u>	39
	<u>6.6</u> <u>Påverkan på rörligt friluftsliv och turism</u>	39
	<u>6.7</u> <u>Påverkan på klimat</u>	40
	<u>6.8</u> <u>Påverkan på förorenade områden</u>	40
<u>7</u>	<u>Risk och säkerhet</u>	41
<u>8</u>	<u>Egenkontroll</u>	42
<u>9</u>	<u>Alternativ</u>	43
	<u>9.1</u> <u>Nollalternativ</u>	43
	<u>9.2</u> <u>Alternativa lokaliseringar</u>	43
<u>10</u>	<u>Miljömål</u>	44
<u>11</u>	<u>Miljökonsekvensbeskrivningens innehåll och utformning</u>	45
<u>13</u>	<u>Referenser</u>	47

Administrativa uppgifter

Sökande:	Försvarsmakten Miljöprövningssektionen, P1 920, 749 81 Enköping
Organisationsnummer:	202100-4615
Verksamhetsansvarig enhet:	Helikopterflottiljen
Kontakt:	Miljösamordnare
E-postadress:	Hkpfli@mil.se
Telefon:	013-28 30 00
Verksamhetskod enligt miljöprövningsförordningen (SFS 2013:251):	Tillståndsplikt B och verksamhetskod 63.40 gäller för flottiljflygplats eller civil flygplats med infrastruktur för militär flygverksamhet, om instrumentbanan är längre än 1 200 meter.
Berörd fastighet:	Linköping Malmen 2:7
Fastighetsägare:	Fortifikationsverket
Kommun, län:	Linköpings kommun, Östergötlands län
Prövningsmyndighet:	Miljöprövningsdelegationen inom Länsstyrelsen Östergötland
Tillsynsmyndighet:	Försvarsinspektören för hälsa och miljö (FIHM)

Linköping Malmen 2:7 ägs av staten genom Fortifikationsverket som förvaltar fastigheter avsedda för försvarsändamål. Inom fastigheten omfattar förvaltningen mark, byggnader och anläggningar som nyttjas av Försvarsmakten och Försvarets Materielverk. Fortifikationsverket svarar för juridisk, teknisk och ekonomisk fastighetsförvaltning med investeringar, drift och underhåll samt avyttringar.

1 Inledning

1.1 Bakgrund

Malmens flygplats är belägen i Malmslätt i Linköpings kommun, se Figur 1. Militär verksamhet har bedrivits på fastigheten Linköping Malmen 2:7 sedan 1500-talet och flygverksamheten påbörjades år 1911. Försvarets helikopteroperativitet samordnades år 1998 i ett förband, Helikopterflottiljen, och huvuddelen av flottiljen lokaliserades till området.

Försvaretsmakten har tillstånd enligt 9 kap. miljöbalken (1998:808) för militär verksamhet vid Malmens flygplats genom beslut den 17 december 2004 av Miljöprövningsdelegationen (MPD) Länsstyrelsen Östergötland, dnr 551-15052-02, delvis ändrat genom beslut den 22 maj 2008 (M2006/2709/F/M) av regeringen.

Det säkerhetspolitiska läget i Europa har försämrats och mot bakgrund av detta har Sveriges riksdag och regering beslutat att det svenska försvaret ska förstärkas och att den operativa förmågan i krigsförbanden ska öka. I syfte att uppfylla sitt förstärkta uppdrag i enlighet med fattade försvarsbeslut (proposition 2024/25:34, bet. 2024/25: FöU2, rskr. 2024/25:114) avser Försvaretsmakten att ansöka om nytt miljötillstånd för befintlig och planerad verksamhet på Malmens flygplats.

Ett nytt miljötillstånd ska säkerställa att Försvaretsmakten flygverksamhet vid Malmens flygplats kan bedrivas med den omfattning och flexibilitet som krävs för att upprätthålla Sveriges säkerhet och territoriella suveränitet. Det ska även skapa förutsättningar för att uppfylla nationella och internationella åtaganden, inklusive de som följer av Sveriges Natomedlemskap.

Planerade ändringar av verksamheten inkluderar bland annat en utökning av antalet flygrörelser, mer flexibla flygtider samt inkludering av incident- och insatsverksamhet. Vidare finns behov av flexibilitet i tillståndet för utveckling av nya flygplansmodeller samt utrymme för andra typer av flygfarkoster som kan komma att besöka flygplatsen.



Figur 1. Översiktskarta över Malmens flygplats med omnejd.

1.2 Ansökans omfattning

Tillståndsprövningen omfattar befintlig och planerad utökad verksamhet vid Malmens flygplats. Den sökta verksamheten motsvarar den största omfattningen som inom överskådlig tid planeras på flygplatsen:

- Utökad antal flygrörelser. Kommande ansökan avses omfatta cirka 55 000 flygrörelser, inklusive civila flygrörelser, dock exklusive flygrörelser kopplade till incident- och insatsverksamhet samt stöd till samhället.
- Mer flexibla flygövningstider.
- Kommande ansökan avses omfatta samtliga flygplanstyper som förekommer inom Försvarmakten och utländska förband samt civila luftfarkoster. Nya flygsystem inom samtliga kategorier av luftfarkoster kan komma att introduceras i flygplatsverksamheten.
- Tillkommande anläggningar och ytor i form av exempelvis tvätthallar, ytor och hangarer för underhåll och reparationer, plattor för tvätt, spolplattor, en flygverkstad, anläggningar för hantering av drivmedel, fordonuppställning, rangerytor, hall för rengöring av tankar och cisterner, utrymmen för kemikalieförvaring, miljöstationer samt en ny brandövningsplats.
- Därutöver kommer den planerade verksamheten att innefatta mark- och infrastrukturarbeten samt om- och tillbyggnader.

1.3 Befintligt tillstånd

Försvarsmakten har tillstånd enligt 9 kap. miljöbalken för militär verksamhet vid Malmens flygplats genom beslut 2004, delvis ändrat genom beslut 2008. Samtliga gällande beslut redovisas nedan.

Tabell 1. Gällande beslut för befintligt tillstånd för verksamheten på Malmens flygplats.

Datum	Diariennr	Beslutsmyndighet	Beslutet avser
2004-06-23	M2004/18/F/M	Regeringen	Tillåtighetsprövning enligt 2 kap. 9 § miljöbalken. Regeringen tillåter militär verksamhet på Malmens flygplats, omfattande flygverksamhet med totalt 42 000 flygrörelser och skjutverksamhet med högst 65 000 skott med finkalibrig ammunition per år.
2004-12-17	551-15052-02	Länsstyrelsen	Miljö tillstånd, beslutet överklagades till Regeringen.
2006-02-20	551-15052-02	Länsstyrelsen	Tillstånd enligt 9 kap. miljöbalken till militär verksamhet vid Malmens flygplats. Beslutet innehåller en prøvotid gällande villkor för utsläpp till vatten. Det beslutas också att den civila flygverksamheten ska avvecklas.
2008-05-22	M2006/2709/F/M	Regeringen	Miljö tillstånd, Beslut i "Överklagande i fråga om tillstånd enligt miljöbalken till verksamhet vid Försvarsmaktens flygplats på del av fastigheten Linköping Malmen 2:7, Linköpings kommun."
2015-02-27	551-7046-14	Länsstyrelsen	Ändring av villkor i tillstånd enligt miljöbalken vid Malmens flygplats på del av fastigheten Linköping Malmen 2:7 (gällande stöd till polisverksamhet samt mörkerflygning för skolflyg).
2017-06-02	551-7988-11	Länsstyrelsen	Slutliga villkor avseende utsläpp av kväve från Malmens flygplats till vatten i tillstånd enligt miljöbalken till Försvarsmaktens flygplats Malmen på del av fastigheten Linköping Malmen 2:7 i Linköpings kommun.
2024-04-30	FIHM2024-322-12	FIHM	Beslut om förbud avseende anmäld ändring av flygverksamhet med JAS 39 Gripen E på Malmens flygplats.
2024-09-05	KN2023/04544	Regeringen	Beslut om prøvotid angående kväveutsläpp från Malmens flygplats.
2024-12-05	KN2024/01155	Regeringen	Överklagande av FIHM:s beslut att förbjuda en anmäld ändring av flygverksamhet med JAS 39 Gripen E. Regeringen ändrar det överklagade beslutet på så sätt att Försvarsmaktens anmälan om ändring av verksamheten på Malmens flygplats godtas i en omfattning om högst 500 flygrörelser med JAS 39 Gripen E under 2025.
2025-07-03	FIHM2025-847-21	FIHM	Beslut avseende anmälan om ändring enligt 2 § förordning (2024:1212) med särskilda bestämmelser om anmälan av vissa försvarsverksamheter (försvarsverksamhetsförordningen), flygning med JAS 39 Gripen E, insats- och incidentflyg m.m. Ändring av villkor 2, 22 och 23 samt föreläggande om redovisning av åtgärdsplan för buller.

Datum	Diariernr	Beslutsmyndighet	Beslutet avser
2025-11-18	FIHM2025-847-31	FIHM	Beslut avseende anmälan om verksamhetsändring enligt 2 § försvarsverksamhetsförordningen. Ändring av tidigare beslut från juli 2025 avseende villkor 22 och 23 samt föreläggande gällande utredning av förutsättningar för att använda särskild metod för beräkning av flygbuller.

1.4 Beslut enligt försvarsverksamhetsförordningen

Efter att Försvarsmakten, med stöd av försvarsverksamhetsförordningen, anmält om verksamhetsändring, beslutade tillsynsmyndigheten FIHM den 3 juli 2025 att ändra villkor 2, 22 samt 23 i befintligt tillstånd för Malmens flygplats (se även ändringsbeslut ovan, meddelat den 18 november 2025). Ändring av villkor 2 innebär att verksamhet med incident- och insatsflyg undantas från begränsningar i verksamheten. Ändring av villkor 22 och 23 innebär i huvudsak att bullerisoleringsåtgärder ska vidtas i bostäder, respektive skol- och vårdlokaler, (vid bibehållna maximala ljudnivåer) vid 700 eller fler tillfällen per år senast den 31 mars två år efter det kalenderår som krav på åtgärder faller ut.

Vidare innebär beslutet att en successiv ökning av antalet flygrörelser med JAS 39 Gripen E anses innefattas i ramen om tillåtna stridsflygrörelser enligt befintligt tillstånd, att startplatsen för stridsflyg flyttas från bankors till bantröskel för huvudbanan och att en utökad EBK-användning tillåts.

Dessa verksamhetsändringar får bedrivas till dess att förestående tillståndsansökan har prövats slutligt, såvida inte tillsynsmyndigheten beslutar något annat.

FIHM har, i samband med meddelade beslut, förelagt Försvarsmakten att, inom ett år efter att ändringsbeslutet vunnit laga kraft, redovisa en åtgärdsplan för bullerskyddsåtgärder samt utreda förutsättningarna för att kunna tillämpa en särskild metod för flygbuller.

2 Avgränsningar

2.1 Geografiska avgränsningar

Föreliggande samrådsunderlag har avgränsats geografiskt till flygplatsverksamheten inom fastigheten Linköping Malmen 2:7 samt verksamhetens påverkansområde. Verksamhetsområdet för befintlig och planerad verksamhet motsvarar gränsen för fastigheten Linköping Malmen 2:7.

Påverkansområdet innefattar de områden runt fastigheten som kan bli påverkade av buller eller utsläpp till luft, mark och vatten. Påverkansområdet kan därmed variera för olika miljöeffekter.

2.2 Verksamhetsavgränsningar

Samrådsunderlaget omfattar flygplatsverksamheten inklusive följdverksamheter.

Omfattningen av verksamheten som inkluderas och beskrivs i samrådsunderlaget samt i den kommande tillståndsansökan och miljökonsekvensbeskrivningen har avgränsats utifrån Naturvårdsverkets handledning för prövning av flygplatser (Naturvårdsverket, 2018).

Enligt Naturvårdsverket bör ansökan om tillstånd innehålla beskrivning av det som anses ingå i en flygplatsverksamhet, vilket omfattar både byggnader, anläggningar och aktiviteter. Följande omfattas och beskrivs i samrådsunderlaget:

- flygtrafik inom LTO-cykeln (Landing and Take Off)
- flygvägar och flyghöjder samt in- och utflygningsförfaranden, antal flygrörelser och flygplanstyper
- övrig infrastruktur på eller i nära anslutning till flygplatsens område
- hangarer och verkstäder, markservice och motorkörningsplats
- brand- och räddningstjänst samt brandövningsplats
- rutiner för motorkörning och brandövningar
- avisning av flygplan och halkbekämpning av taxibanor och övriga hårdgjorda ytor
- underhåll och rengöring av rullbanor, taxibanor och rampytor
- omhändertagande av spillvatten, spillvattensystem, banavvattningssystem och omhändertagande av dagvatten
- kemikalie- och avfallshantering
- bränslehantering
- flygplatsens energiförsörjning

Utöver dessa verksamheter kommer ansökan även innehålla en redovisning av miljökonsekvenserna från följdverksamheter till flygplatsverksamheten. Där ingår flygtrafik till och från Malmens flygplats utanför LTO-cykeln och landtransporter till och från flygplatsen i flygplatsens närområde.

3 Samrådsprocess

De planerade verksamhetsändringarna antas medföra betydande miljöpåverkan (enligt 6 kap. 20 § andra stycket miljöbalken och 6 § miljöbedömningsförordningen), vilket innebär att ett avgränsningssamråd enligt 6 kap. 29-33 §§ miljöbalken ska hållas. Något föregående undersökningssamråd har därför inte genomförts.

Detta dokument utgör ett underlag för avgränsningssamrådet inför kommande ansökan om tillstånd enligt 9 kap. miljöbalken. Samrådsunderlaget är upprättat i enlighet med 8 och 9 §§ miljöbedömningsförordningen. Dokumentet innehåller bland annat information om den planerade verksamheten, lokaliseringen, förväntade miljöeffekter samt planerad omfattning och avgränsning av miljökonsekvensbeskrivningen. Beskrivningarna av den planerade verksamheten avser verksamheten såsom den planeras i dagsläget.

Samrådet syftar till att berörda parter ska få möjlighet att lämna synpunkter på den kommande ansökans omfattning och innehållet i miljökonsekvensbeskrivningen.

Avgränsningssamrådet kommer att genomföras med berörda myndigheter, närboende och närliggande verksamheter samt med de organisationer och den allmänhet som kan antas bli berörda av de planerade förändringarna. Enskilda särskilt berörda har avgränsats utifrån påverkansområdet för miljöpåverkan buller för planerad verksamhet.

Samrådet planeras att utföras under våren 2026, genom samrådsmöten och skriftligt samråd. Samråd med allmänheten kommer att ske genom kungörelse i de lokala tidningarna Östgöta Correspondenten och Östgötatidningen. Inkomna yttranden och synpunkter kommer sammanställas i en samrådsredogörelse och inges till miljöprövningsdelegationen tillsammans med övriga ansökningshandlingar.

4 Verksamhetsbeskrivning

4.1 Befintlig verksamhet

Inom Linköpings garnison verkar både Försvarens förband och civila entreprenörer. De militära organisationsenheterna som verkar inom garnisonen är bland annat Helikopterflottiljen, Luftstridsskolan, F 7 Specialflygskvadron, Flygstabens teknik- och vidmakthållandeavdelning samt Försvarens logistik och HR-centrum. Andra enheter som bedriver verksamhet är Försvarets Materielverk (FMV), ett antal företag samt en skola (flygtekniskt gymnasium).

Malmens flygplats har två start- och landningsbanor; bana 01/19 som utgör huvudbana och bana 08/26 som nyttjas för start och landning vid ogynnsamma väderleksförhållanden (kraftig sidvind).

Flygtyperna som används inom verksamheten omfattar skolflygplan, helikopter, stridsflygplan samt transport- och specialflyg. Gällande tillstånd medger totalt 42 000 flygrörelser per år. Fördelningen av flygrörelser i det befintliga tillståndet anges i Tabell 2.

Tabell 2. Totalt antal flygrörelser per år på Malmens flygplats enligt befintliga villkor.

Flygtyp	Totalt	Mörker/kvällstid
Skolflygplan	24 500	900
Helikopter	16 000	6 200
Transport- och specialflyg	3 700	200
Stridsflygplan	3 000	250

Huvuddelen av flygrörelserna i den befintliga verksamheten sker måndag till torsdag kl. 08:00-17:00 samt fredag kl. 08:00-15:00.

4.2 Planerad verksamhet

4.2.1 Övergripande

Mot bakgrund av det allvarligt försämrade säkerhetspolitiska läget, såväl i Sveriges närområde som internationellt, har Sveriges riksdag samt regering genom bland annat proposition 2024/25:34, *Totalförsvaret 2025-2030*, respektive inriktningsbeslut *Inriktning för militärt försvar 2025-2030*, beslutat att det militära försvaret fortsatt behöver stärkas och att upprustningen behöver ske snabbare. Stridsflyg utgör ett av de områden där det, enligt besluten, finns särskilda behov av att säkerställa statens tillgång till inhemsk kompetens och kapacitet över tid.

Regeringen har även, i beslut den 4 juli 2023, *Nationell säkerhetsstrategi* (skr. 2023/24:163) konstaterat att ett starkt totalförsvaret är en grundläggande förutsättning för att skydda och upprätthålla Sveriges säkerhet. Vidare framhåller regeringen att det svåra omvärldsläget, som gjort upprustningen nödvändig, medför att verksamhet av vikt för totalförsvaret ska tillmätas stor betydelse när avvägningar mellan olika samhällsintressen görs.

För att Försvarens förband ska kunna genomföra sitt uppdrag och uppfylla kraven på en ökad operativ förmåga, behöver bland annat verksamheten på Malmens flygplats utökas. Försvarens förband planerar därför att, genom en förnyad

prövning enligt miljöbalken, att utöka verksamheten vid Malmens flygplats enligt följande (se Tabell 3).

Planerad verksamhet innebär en ökning av det totala antalet flygrörelser och mer flexibla flygövningsdygn. I den planerade verksamheten tillkommer även flygrörelser för civila luftfarkoster.

Tabell 3. Totalt antal flygrörelser och flygövningsdygn per år för planerad verksamhet samt förändring jämfört med befintligt tillstånd.

Flygfarkoster	Antal flygrörelser per år				
	Förändring i antal flygrörelser mot befintligt tillstånd	Planerad verksamhet			
		Totalt	06:00-18.00	18:00-22:00	22:00-06:00
Militär verksamhet					
Skolflyg	-6 200	18 300	15 500	2 600	200
Helikopter	+6 760	22 760	15 360	5 500	1 900
Transport- och specialflyg	+4 260	7 960	6 719	804	437
Stridsflyg	+1 500	4 500	3 800	450	250
Större UAV ¹	+600	600	150	150	300
Civila flygrörelser					
Helikopter	+70	70	40	20	10
Lätta propellerplan	+260	260	170	50	40
Transportflyg	+60	60	40	10	10
Incident- och insatsflyg					
Verksamhet med incident- och insatsflyg samt stöd till samhället kan inte anges i förväg, då sådan verksamhet är händelsestyrd.					

Under cirka 30 dygn per år planeras för övningar som innebär verksamhet dygnet runt med stridsflyg, transportflyg och helikopter. Flygrörelserna ingår i det totala antalet flygrörelser.

Utöver en utökning av antalet totala flygrörelser planeras även för ändringar avseende bland annat flygtider. Vidare planeras bland annat för nya utbildningslokaler, anläggningar, verkstäder och hangarer, plattor samt ytor för fordon- och flygverksamhet, lokaler för hantering av drivmedel och en inomhusskjutbana. Med genomförandet av den tillkommande verksamheten krävs även grundläggande infrastruktur. Det kommer även leda till utökad hantering av kemikalier och ett utökat behov av anläggningar för underhåll inom fastigheten.

I den planerade verksamheten finns ett ökat behov av användning av efterbrännkammare (EBK), särskilt vid användning av tyngre flygsystem eller tungt lastade luftfarkoster. EBK används av säkerhetsskäl för att säkerställa tillräcklig dragkraft vid start.

¹ Unmanned Aerial Vehicle, också kallat obemannat luftfartyg.

Verksamheten på Malmens flygplats utvecklas konstant och planerade behov kan plötsligt förändras på grund av rådande omvärldsläge. Nya områden inom fastigheten kan komma att exploateras i och med planerad utökning av verksamheten. Detta kommer att beskrivas i kommande miljökonsekvensbeskrivning.

Planerad verksamhet beskrivs i avsnitt 4.2.2-4.2.12 nedan.

4.2.2 Flygtrafik

Den planerade verksamheten innebär en utökning av de totala antalet flygrörelserna från 42 000 till cirka 55 000 flygrörelser per år, exklusive flygrörelser kopplade till incident- och insatsverksamhet, se fördelning i Tabell 3.

Samtliga flygfarkoster som förekommer inom Försvarmakten och utländska förband (helikopter, skolflyg, stridsflyg, transport- och specialflyg samt obemannade flygande farkoster) kan bli aktuella att trafikera Malmens flygplats. I den planerade verksamheten kommer Försvarmaktens flygsystem successivt att bytas ut mot modernare versioner alternativt andra flygsystem. I samband med införandet kan nya flygsystem och befintliga system behöva nyttjas parallellt.

Flygutprovning av både nya och befintliga flygsystem förekommer inom verksamhetsområdet.

Flygrörelser inom det befintliga tillståndet är idag inte tillräckliga för att verksamheten ska kunna bedrivas på ett ändamålsenligt sätt med hänsyn till Sveriges säkerhet, det förändrade omvärldsläget samt för att uppfylla de uppgifter som tilldelas flygflottiljen nationellt samt som Natomedlem. Utökningen av flygrörelser krävs för att möjliggöra nödvändig övningsverksamhet inom Försvarmakten samt införande och utprovning av nya flygsystem av FMV. Ökningen av flygrörelser kommer att ske successivt över tid.

Vid flygplatsen kommer även civil flygverksamhet, exempelvis ambulanshelikoptrar, polishelikoptrar, brandsläckningsflygplan och transportflygplan att förekomma. Den civila flygverksamheten kommer att ske som en del av totalförsvaret eller utgöra en resurs för Försvarmaktens verksamhet. Flygplatsen kan behöva nyttjas för insatser inom exempelvis polis- och ambulansverksamhet samt för transporter av personal och materiel. Mot denna bakgrund är det nödvändigt att civila flygrörelser kan genomföras på Malmens flygplats vid behov.

4.2.3 Flygrörelser och flygtider

Malmens flygplats har två start- och landningsbanor. Av säkerhetsskäl behöver den maximala banlängden kunna nyttjas vid start på båda banorna. Vid användning av flygsystem med större tyngd eller tungt lastade flygfarkoster behövs längre startsträckor för att förhindra tillbud.

För att minska effekterna av flygbuller i flygplatsens närhet regleras vilka in- och utflygningsvägar som främst ska användas. För helikopter, lätt skolflyg och övriga flygsystem som övar start- och landning finns särskilda trafikvarv som ska följas. Vid framtagande av trafikvarv har tätbebyggda områden undvikits.

Planerad verksamhet innebär att huvuddelen av flygningarna sker under dagtid, måndag-fredag kl. 08.00-17.00. Flygrörelser utanför dessa tider kan exempelvis genomföras vid övningar, väderflygningar (insamling av väderdata i realtid) eller vid incident- och insatsverksamhet samt stöd till samhället.

Under den mörkare delen av året² genomförs mörkerflygning måndag-torsdag kl. 18.00-22.00. Mörkerflygning ingår som en del av verksamhetens totala flygrörelser och är en nödvändig del av den militära flygverksamheten för att upprätthålla operativ förmåga. Omfattningen av mörkerflygningen, uppdelad per flygsystem, redovisas i Tabell 4.

Tabell 4. Antal mörkerflygningar i veckan för olika typer av flygfarkoster.

Flygfarkost	Antal kvällar i veckan (Måndag till torsdag)	Anmärkning
Helikopter	Upp till fyra kvällar i veckan	
Transport- och specialflyg	Upp till fyra kvällar i veckan	
Skolflyg	Upp till två kvällar i veckan	
Stridsflygplan	Upp till en kväll i veckan	Två veckor per år (måndag-torsdag) bedrivs mörkerkampanj 18.00-24.00 med stridsflygplan upp till fyra kvällar i veckan.

Flygvapnet behöver kunna uppträda med andra förband och försvarsgrenar både till land och till sjöss. För att kunna öva samverkan finns ett utökat behov av att uppträda dygnet runt vid vissa tillfällen. Planerad verksamhet innebär att flygövningsdygn ska kunna genomföras upp till 30 dygn per år. Under dessa perioder kan flygverksamhet komma att bedrivas under hela dygnet. Flygrörelser som genomförs under flygövningsdygn ingår i det totala antalet angivna planerade flygrörelser.

Vid genomförande av flyguppvisningar, besöksdagar och anhörigdagar kan start och landning behöva genomföras utanför ordinarie flygövningstid.

Vid Malmens flygplats bedrivs incident- och insatsverksamhet, vilken är nationellt prioriterad. Behov av flyg vid en incident är händelsestyrd och kan därför inte anges i förväg. Denna verksamhet innebär att flygplan och helikoptrar kan behöva starta när som helst på dygnet och behöver kunna ta den snabbaste vägen till sin destination, vilket kan innebära avvikelser från angivna flygvägar. Helikopterskvadronerna har insatsberedskap samt beredskap för stöd till samhället. Beredskap för stöd till samhället är skarpa uppdrag som styrs på liknande sätt som incidentberedskapen. För att uppfylla åtaganden och stärka Sveriges och allierades säkerhet, är det av stor vikt att incident- och beredskapsflygningar undantas från tillståndsangivna flygvägar och flygtider. Dessa bör inte heller inkluderas i antalet tillåtna flygrörelser.

4.2.4 Hangarer, verkstäder och tvätt

Inom verksamhetsområdet finns ett antal olika hangarer och verkstäder. I hangarerna finns flera underhållsplatser samt specialverkstäder. Här sker klargöring, förebyggande och avhjälpande helikopter-, flygplansunderhåll, komponentunderhåll samt basmaterielunderhåll. I flygsäkerhetsmaterielverkstäderna bedrivs underhåll, reparationer och modifieringar.

Markfordon, helikoptrar och flygplan tvättas i en tvätthall, där tvätt- och avfettningsmedel används. Tvättvattnet renas i ett reningssystem innan

² Mörkerflygning pågår mellan 15 september – 1 april.

avledning till det kommunala spillvattennätet. Flygplan som inte ryms i tvätthallen tvättas på plattor, där tvättvattnet leds till en sluten cistern.

Tvätt av luftfartygsmotorer genomförs på plattor där tvättvattnet leds till en sluten cistern. Vid behov kan tvätt med uppsamling av tvättvatten ske på annan plats inom fastigheten. Tvättvattnet hanteras som farligt avfall och hämtas av godkänd avfallsentreprenör.

Inom verksamhetsområdet bedrivs underhåll och tillsyn av Försvarmaktens markrelaterade materiel i en verkstadslokal. Då lokalen är underdimensionerad kommer den planerade verksamheten att innebära en utökning av denna samt ny drivmedelshall, hall för avgasning och tvätt av cisterner, rangerytor och fordonsuppställningsplats utomhus.

I den planerade verksamheten ska även en ny flygverkstad uppföras inom fastigheten. Ytterligare ytor och hangarer för underhåll och reparationer kan behöva uppföras framöver. Vidare kan antal plattor för tvätt av luftfartyg, markfordon eller motorer behöva utökas. Det kan också bli aktuellt att bygga ytterligare tvätthallar samt spolplatta för grovrengöring av olika typer av fordon.

4.2.5 Motorprovning

Motorprovning med JAS 39 Gripen sker i huvudsak i bullerisolerat motorprovhus. Övrig motorprovverksamhet med flygplan och helikoptrar sker utomhus där platsen är vald med hänsyn till boende i närheten. Motorprovning genomförs huvudsakligen under dagtid och pågår normalt mellan 15 och 60 minuter.

4.2.6 Bränslehantering

Tankning av flygplan sker vid en drivmedelsanläggning i form av fasta cisterner vid dispenserskåp. Direkttankning från drivmedelsfordon till helikoptrar såväl som flygplan genomförs. Det finns en drivmedelsstation för motorfordon inom området.

I den planerade verksamheten finns ett utökat behov av anläggningar för hantering av drivmedel samt ett utökat behov av drivmedel. Ytterligare drivmedelstyper kan komma att bli aktuella för flygplatsverksamheten.

4.2.7 Avisning av flygplan och halkbekämpning

När det finns risk för isbeläggning på flygplan krävs avisning. För närvarande utförs avisning med avisningsvätska. Två typer av glykolhaltig vätska används i dagsläget, Typ I och Typ II. Avisningsvätskan samlas upp i en markförlagd cistern vid rullbanan, alternativt med hjälp av sugbil. Den uppsamlade avisningsvätskan hanteras som farligt avfall.

Fälthållningen står för skötsel av samtliga flygplatsytor, flygbanor, taxivägar och plattor genom bland annat halkbekämpning under den kalla årstiden och gräsklippning under växtsäsongen. Vid behov används kemiska bekämpningsmedel på växtlighet runt flygplatsbelysningen. Sopning av banor och vägar sker året runt. Fälthållningen genomför även skydds jakt på fågel och vilt inom verksamhetsområdet.

Vid fluktuerande temperaturer runt 0 °C sprids en 35 %-ig urealösning på bansystemet som komplement till den mekaniska röjningen för att förhindra isbildning på de hårdgjorda ytorna. Efter att urean har verkat, bearbetas ytorna

med sop- och blåsmaskiner. Den årliga förbrukningen av urea har ett direkt samband med rådande väderförhållanden.

Det planeras en utredning gällande användning och eventuell ersättning av urea vid halkbekämpning på Malmens flygplats. En provotidsredovisning har också lämnats in till miljöprövningsdelegationen, vilken syftar till att analysera möjliga åtgärder för att minska kväveutsläppen från halkbekämpningen på flygplatsen.

4.2.8 Räddning och brandövningsplats

Räddningspersonal sitter i ständig beredskap på flygplatsen. Flygplatsräddningens krav på insattid är 90 sekunder på rullbanan och 120 sekunder på övriga flygplatsytor. Funktionstest med räddningsfordon utförs minst en gång i veckan samt ytterligare vid behov.

I samtliga hangarutrymmen finns släckanläggningar av olika typer, exempelvis skum. Dessutom finns handbrandsläckare av olika typer och storlekar.

Lokalisering av en ny brandövningsplats är under utredning. I dagsläget finns en brandövningsplats för handbrandsläckare vars verksamhet bedrivs i nära anslutning till räddningsstationen.

4.2.9 Kemikalier och avfallshantering

Inom verksamheten används ett flertal kemikalier, där en del kan vara skadliga för miljö och hälsa. Det inkluderar bland annat medel för släckutrustning och köldmedia. Förvaring av kemiska produkter sker i uppmärkta och ändamålsenliga lokaler, bland annat i hangarer, förråd och i miljöstationen för farligt avfall, så att det inte föreligger risk för att förorena yttre miljö. I den planerade verksamheten kan fler utrymmen för kemikalieförvaring behöva tillbyggas.

Avfall hanteras enligt Linköpings garnisons avfallsplan. Inom fastigheten finns källsorteringsstationer, en skrotgård samt miljöstation för hantering av farligt avfall. Det finns även en container för latrinavfall. Eventuellt kommer ytterligare miljöstationer och ytor för avfallshantering att byggas. Det kan också bli aktuellt att omlokalisera befintlig miljöstation.

4.2.10 Hantering av spill- och dagvatten

Flygplatsens spillvatten leds till kommunens avloppsreningsverk.

Inom verksamhetsområdet används till stor del lokalt omhändertagande av dagvatten. Dagvatten från hårdgjorda ytor infiltreras i närliggande icke-hårdgjord mark alternativt genom dräneringssystem. Det förekommer också att dagvatten leds till stenkistor för infiltration. Vid stora nederbörds mängder kan vatten i stenkistorna ledas vidare till det kommunala dagvattennätet och recipient. Dagvatten från hårdgjorda ytor där drivmedel hanteras leds till system med larmförsedda oljeavskiljare och oljefällor. Området runt flygbanorna är dränerat och dagvatten som uppkommer inom dessa ytor infiltrerar genom dräneringssystemet eller leds vidare till Smedstadbacken, Slakaån och Kapellån.

Det genomförs provtagning av både spill- och dagvatten genom kontrollprogram.

4.2.11 Energianvändning

Tekniska verken levererar el och fjärrvärme till verksamheten. Inom verksamhetsområdet finns ett kulvertsystem för fjärrvärme. Energibesparande åtgärder genomförs kontinuerligt i form av exempelvis byte till lågenergilampor och installation av rörelsevakter. Vid nybyggnation ställs krav på energieffektivitet.

4.2.12 Övrig verksamhet

Inom verksamhetsområdet nyttjas huvudsakligen ett skogsområde i nordöst som övningsområde för till exempel lösskjutning med vapen och terrängkörningsutbildning. Vid ett fåtal tillfällen kan lösskjutning förekomma inom andra delar av verksamhetsområdet.

Inom garnisonens område bedrivs grundläggande motorutbildning med, inom verksamheten, förekommande fordon. Utbildningen är fokuserad till dagtid, men enstaka kvällar kan komma att ianspråkta för träning i att köra med släckt belysning.

Inom garnisonen finns även andra verksamheter, så som hundtjänst, försvarshälsans företagsvård, värnpliktsutbildning och hemvärnet. Dessa verksamheter planeras dock inte att ingå i kommande ansökan.

5 Förutsättningar och omgivningsförhållanden

5.1 Lokalisering

Malmens flygplats är belägen väster om Linköping, strax sydost om samhället Malmslätt, se Figur 1. Malmen ligger på en höjdrygg i ett annars platt och öppet landskap, så kallad slättbygd. Större delen av området utgörs av öppen gräsbevuxen mark som omges av åkermark. Väster om Malmen ligger Malmslättfältet och i öster och sydväst gränsar området mot skogsmark. Den nordöstra delen av Malmen är kuperad och gränsar mot Malmslättsvägen och bostadsområden i Ryd.

5.2 Planförhållanden

5.2.1 Översiktsplaner

Linköpings kommun har tillsammans med Norrköpings kommun tagit fram en gemensam översiktsplan. Översiktsplanen antogs i juni 2010 (Linköpings & Norrköpings kommun, 2010).

Planförslaget genomsyras av tanken att bebyggelseutvecklingen ska gå hand i hand med transportsystemets utbyggnad. Tillgängligheten till och inom regionen ska bli betydligt bättre än idag och den ökade tillgängligheten ska tillvaratas på bästa sätt. Högsta prioritet ges till satsningar i Linköping och Norrköping i centrala lägen och intill kollektivtrafikstråken. Utöver satsningarna i städerna prioriteras särskilt ett flertal tätorter, bland annat Malmslätt, som bedöms ha goda möjligheter att kunna utvecklas till en småstad med allsidig service och inslag av arbetsplatser samt bra cykelvägar och bra förbindelser med kollektivtrafik.

Linköpings kommun har tidigare arbetat med att ta fram en fördjupad översiktsplan för Malmslätt. Ambitionen är att orten ska utvecklas på ett attraktivt och hållbart sätt. Dock pausades arbetet efter samrådsperioden. I dagsläget är tanken att Malmslätt utveckling ska omfattas i den kommunövergripande översiktsplanen som är under framtagande. Samråd för den nya översiktsplanen planeras i dagsläget under 2027 enligt H. Eide på Linköpings kommun (Eide, 2025).

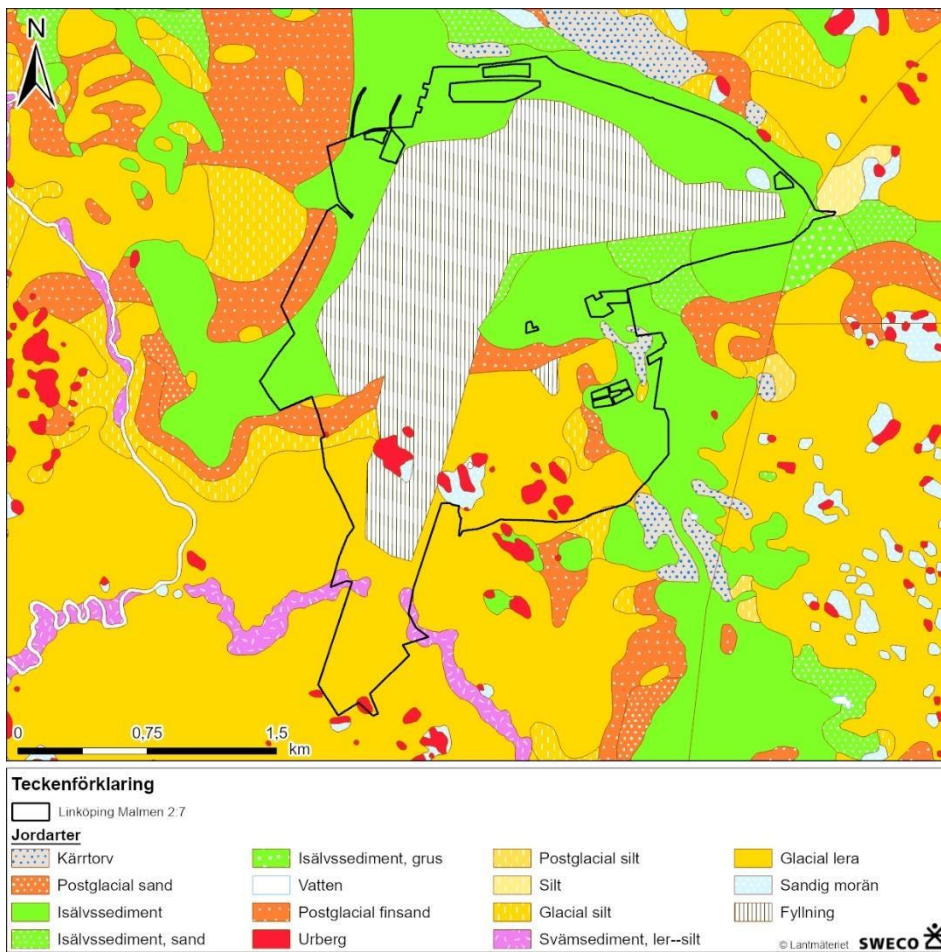
5.2.2 Detaljplan

Detaljplan saknas för Malmens flygplats.

Eventuell kan kommande exploatering inom del av fastigheten Linköping Malmen 2:7 bli föremål för en detaljplaneprocess.

5.3 Geologi och topografi

Flygplatsens höjd varierar mellan 75–95 meter över havet. Jordarten i det översta lagret inom den exploaterade delen av Malmens flygplats består av fyllning, se Figur 2 (SGU, 2025a). Fyllningen underlagras främst av isälvssediment, postglacial finsand och glacial lera. Jorddjupet varierar mellan 10–30 meter i den norra delen av fastigheten till mellan 10–0 meter i den södra delen (SGU, 2025b).



Figur 2. Jordarter inom och i närheten av verksamhetsområdet för Malmens flygplats (SGU, 2025a).

5.4 Riksintressen och övriga skyddade områden

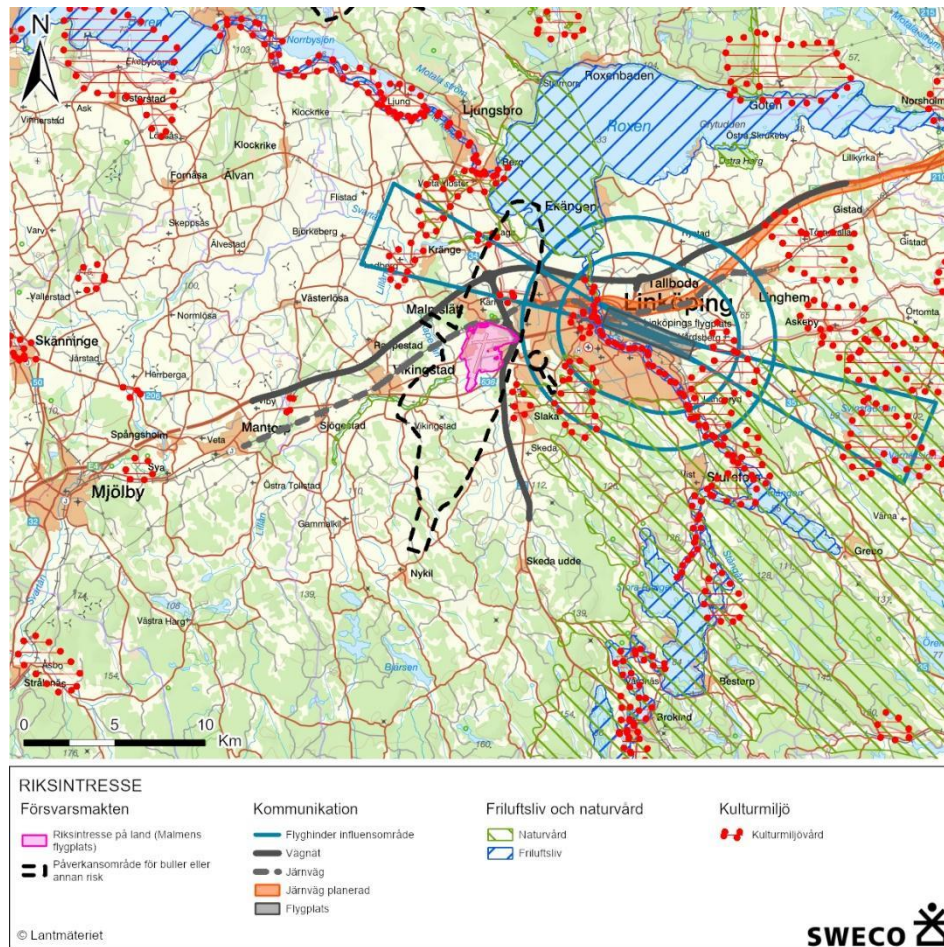
5.4.1 Riksintressen

Riksintressen är geografiska områden som har utpekats därför att de innehåller nationellt viktiga värden och kvaliteter. Riksintressen ska behandlas och redovisas i den kommunala översiktsplaneringen så att det blir tydligt hur dessa förhåller sig till andra intressen, men också för att avvägningar mellan oförenliga riksintressen ska kunna göras (Boverket, 2022).

Bestämmelserna om riksintressen finns i 3 och 4 kap. miljöbalken. Enligt miljöbalken ska mark- och vattenområden av riksintresse användas på det sätt som de är mest lämpade för, med hänsyn till beskaffenhet och läge samt föreliggande behov. Riksdagen beslutar om områden av riksintresse enligt 4 kap. miljöbalken och ansvariga nationella myndigheter pekar ut områden av riksintressen enligt 3 kap. miljöbalken.

Försvarsmakten är ansvarig myndighet för riksintressen för totalförsvarets militära del. Malmens flottflygplats (TM0024) är ett riksintresseanspråk för totalförsvarets militära del enligt 3 kap. 9 § MB. Mer information om riksintressen för totalförsvarets militära del finns att läsa på Försvarsmaktens hemsida.

I närheten av Malmens flygplats finns ett flertal riksintresseområden utpekade för bland annat kommunikation, naturvård, kulturmiljövård, friluftsliv och Natura 2000-områden, se Figur 3 och Figur 4.



Figur 3. Riksintresseområden inom samt närheten av verksamhetsområdet för Malmens flygplats.

5.4.1.1 Riksintresse friluftsliv

Norr om verksamhetsområdet finns ett större område av riksintresse för friluftslivet, Göta kanals vattensystem (FE04), där bland annat sjön Roxen och Stångån ingår, se Figur 3. I vattensystemet finns möjligheter för badplatser, cykelleder och vandringsleder. Möjliga aktiviteter inom området är bland annat paddling, vandring, fiske, fågelskådning och cykling.

5.4.1.2 Riksintresse naturvård

Nordost om verksamhetsområdet finns ett mindre område av riksintresse för naturvård, Kärna mosse (5048), se Figur 3. Området utgörs av ett kalkkärr med rik flora och landsnäckfauna. Sydväst om verksamhetsområdet finns riksintresseområdet Kapellån (5047). Västra Roxen inklusive Svartåmyningen och Kungsbro (5050), norr om verksamhetsområdet, är också utpekade som område av riksintresse för naturvård.

5.4.1.3 Riksintresse kommunikationer

Norr om verksamhetsområdet finns en järnväg och en väg av riksintresse för kommunikationer, Södra stambanan (Malmö-Katrineholm) och E4 genom Östergötlands län, se Figur 3. Runt Linköping City Airport, öster om verksamhetsområdet för Malmen, finns en hinderbegränsande yta.

5.4.1.4 Riksintresse kulturmiljövård

Öster om verksamhetsområdet finns ett riksintresseområde för kulturmiljövård, Slaka-Lambohov (E31), se Figur 3. Norr om verksamhetsområdet finns riksintresseområdet Tift (E33). I motiveringen till riksintresset Slaka-Lambohov (E31) anges att intresset består av en herrgårdsmiljö och sockencentrum på dominerande parti av Slakaåsen. I motiveringen för Tift (E33) anges att intresset består av en fornlämningsmiljö med ett av Sveriges största gravfält med en varierad gravsammansättning.

5.4.1.5 Natura 2000

Vid sjön Roxen, norr om verksamhetsområdet, finns två Natura 2000-områden. Det ena är Svartåmyningen (art- och habitatdirektivet samt fågeldirektivet, SE0230125), som ska bevara ett stort antal fågelarter samt naturtyperna Naturligt näringsrika sjöar (3150) och Fuktängar (6410). Arterna Asp (1130) och Utter (1355) ska också bevaras i området. Det andra är Västra Roxen (fågeldirektivet, SE02300388), i vilket ett stort antal fågelarter ska bevaras.

Strax norr om Malmens flygplats finns också Natura 2000-området Kärna Mosse (art- och habitatdirektivet SE0230079). Området skyddas för sitt rikkärr (7230), kalktuffkällor (7220) och gamla skog med höga naturvärden. I området har ett antal rödlistade arter noterats.

Väster om Malmens flygplats finns ytterligare tre Natura 2000-områden. Två av områdena tillhör Tolefors-Lagerlunda (art- och habitatdirektivet SE0230279) som bland annat skyddas för sina gamla ekar och trädbeklädd betesmark (9070). Även en del av Kapellån är inkluderat i Tolefors – Lagerlunda och är ett mindre vattendrag (3260) som ska bevaras. I Natura 2000-området ska hålträdslokrypare (1936), nissöga (1149), stensimpa (1163), tjockskalig målarmussla (1032) och utter (1355) bevaras. Det tredje området är Kapellån vid Lagerlunda (Art- och habitatdirektivet SE0230397). Vattenmiljön är en viktig vandringsväg för vattenlevande organismer och de trädmiljöer som finns längs vattendraget har höga naturvärden.

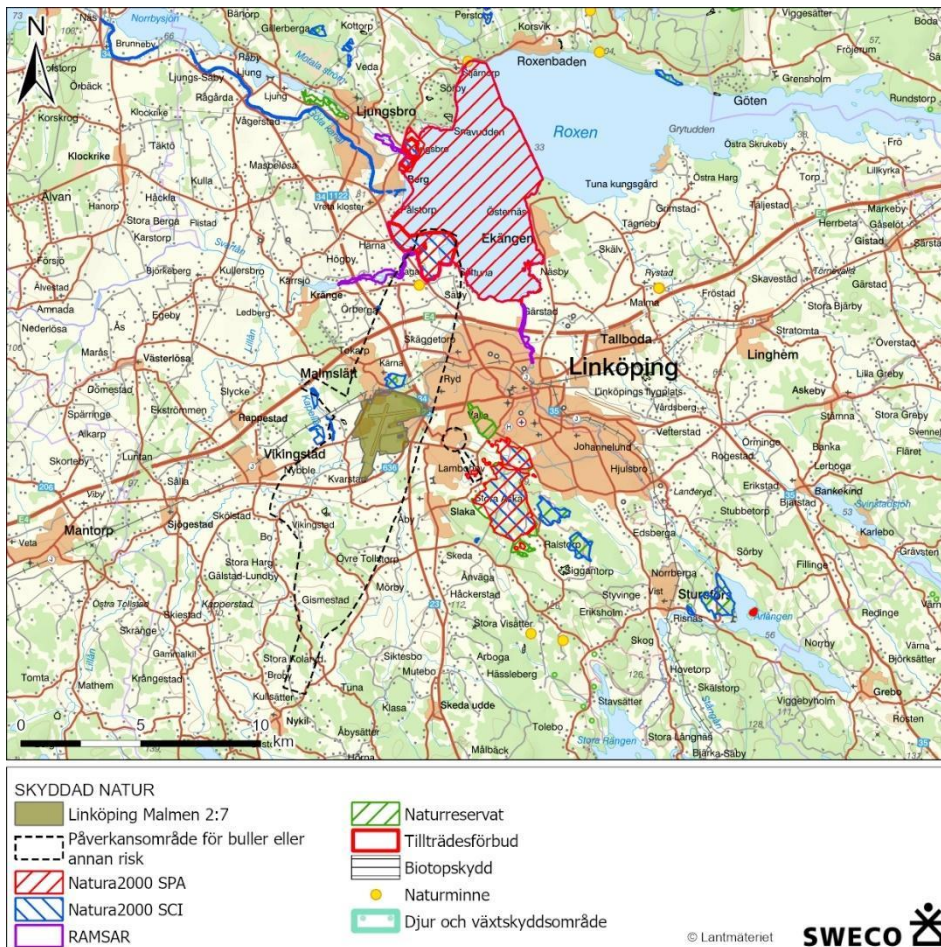
Samtliga Natura 2000-områden i närområdet runt Malmens flygplats finns markerade i Figur 4.

5.4.2 Övriga skyddade områden

I närheten av verksamhetsområdet för Malmens flygplats finns två naturreservat, skogliga biotopskyddsområden och ett Ramsar-område, se Figur 4.

Naturreservatet Kärna Mosse (NVR-id: 2001437) är beläget nordost om verksamhetsområdet. Syftet med reservatet är att bevara biologisk mångfald, friluftsliv samt värdefulla naturmiljöer, området är också ett utpekad Natura 2000-område. Norr om detta område finns naturreservatet Svartåmyningen (NVR-id: 2001456). Svartåmyningens naturreservat bildades på grund av områdets värde som häcknings- och rastplats för många fågelarter, främst vadare och änder. Ramsar-området är ett våtmarksområde som omfattar västra

Roxen samt områden nedanströms liggande Stångån, Motala Ström och Svartån (Ramsar, 2017).



Figur 4. Områden med skyddad natur i närheten av verksamhetsområdet för Malmens flygplats på fastighet Linköping Malmen 2:7. Natura 2000 SPI (special protection area) innebär ett skyddat enligt fågeldirektivet medan Natura 2000 SCI (site of community importance) är ett område skyddat enligt art- och habitatdirektivet.

5.5 Planerade områden för bebyggelse

Områden för bostäder, skolor och vårdlokaler som planeras i närheten av flygplatsen kan påverka riksintresset Malmens flygplats. Planerade bostadsområden som berör riksintresset för totalförsvaret måste prövas mot detta i planeringsprocessen. Linköpings kommun startade under år 2018 arbetet med att ta fram en ny detaljplan för delar av fastigheterna Ostkupan 1, 2 och 14 i norra delarna av stadsdelen Ryd, beläget nordost om Linköping Malmen 2:7 (Linköpings kommun, 2025). Syftet med arbetet var att pröva möjligheten att förtäta området för att möjliggöra för nya bostäder. Regeringen avlog under våren 2025 detaljplanen med hänvisning till riksintresset för totalförsvaret.

5.6 Naturmiljö

5.6.1 Naturvärdesinventering

Under år 2022 utfördes en naturvärdesinventering enligt svensk standard, SS 199000:2014 (NIRAS Sweden AB, 2022) inom verksamhetsområdet. Det finns nu en ny standard, SS 199000:2023. Naturvärdesklassningarna bedöms dock vara desamma oavsett standard.

Naturvärdesinventeringen genomfördes med detaljeringsgrad *Detalj* samt med tilläggen Naturvärdesklass 4, Generella biotopskydd, Värdeelement (småvatten och särskilt skyddsvärda träd) samt Detaljerad redovisning av artförekomst (rödlistade arter och skyddade arter).

Utredningsområdet utgörs av Malmens flygplats verksamhetsområde som inkluderar ett flygfält, park- och trädgårdsmiljö samt odlingsmark och skog, se Figur 5. Utredningsområdet är förhållandevis artrikt med framför allt kärlväxter, insekter och fåglar. Större delen av alla förekommande öppna gräsytor utgörs av terräng och hyser i många fall en varierad flora. Skogsområdena varierar mellan tallskog, blandskog, lövskog, sandtallskog och alsumpskog. I parkmiljön i norr finns ett stort antal alléer.



Figur 5. Utredningsområdet för naturvärdesinventeringen av Malmens flygplats (NIRAS Sweden AB, 2022). SAAB:s verksamhetsområde inom den gula linjen cirkeln har inte inventerats.

5.6.1.1 Naturvärdesobjekt

Totalt avgränsades nitton naturvärdesobjekt (naturvärdesbiotoper enligt ny standard) inom utredningsområdet. Exempelvis identifierades torrängar, sandtallskog och blandskogar. Av dessa bedömdes ett objekt, tallskog med jätteeckar, ha högsta naturvärde (klass 1), två objekt ha högt naturvärde (klass 2), tolv objekt ha påtagligt naturvärde (klass 3) och fyra visst naturvärde (klass 4), se Figur 6. NVO17 som bedöms ha högsta naturvärdesklass inkluderar dessutom en nyckelbiotop.



□ Utredningsområde NVI Malmen

Naturvärdesobjekt

■ Klass 1 - Högsta naturvärde

■ Klass 2 - Högt naturvärde

■ Klass 3 - Påtagligt naturvärde

■ Klass 4 - Visst naturvärde

Figur 6. Översiktskarta över identifierade naturvärdesobjekt vid inventeringen (NIRAS Sweden AB, 2022).

5.6.1.2 Generella biotopskydd

Totalt kartlades 48 biotoper som omfattas av det generella biotopskyddet. I norra delen av utredningsområdet påträffades flera alléer och i södra delen, i jordbruksmarken, påträffades ett stort antal diken tillsammans med åkerholmar och odlingsrösen, se Figur 7.



Utredningsområde NVI Malmö

Generella biotopskydd

Stenmur

Öppet dike

Odlingsröse

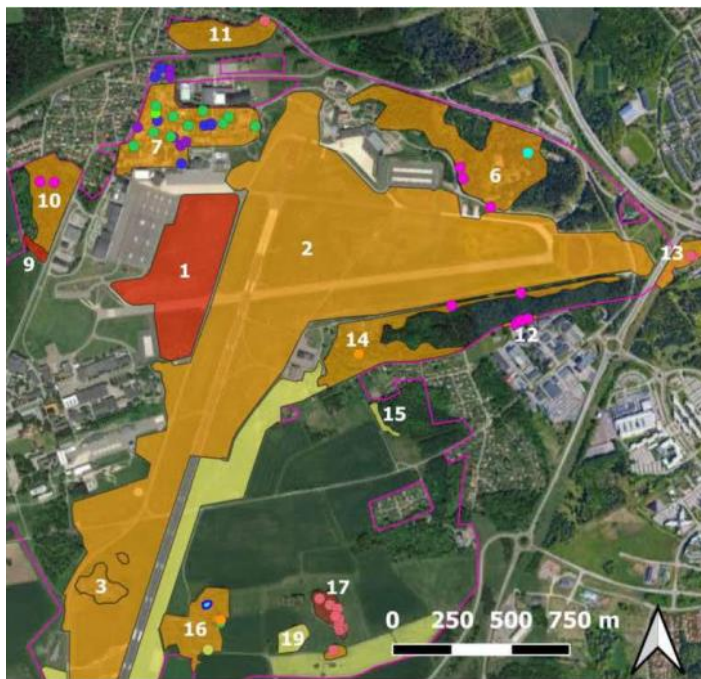
Åkerholme

Allé

Figur 7. Översiktskarta över identifierade generella biotopskydd (NIRAS Sweden AB, 2022).

5.6.1.3 Värdeelement

Totalt identifierades ett småvatten och 57 särskilt skyddsvärda träd spridda i hela utredningsområdet, se Figur 8.



Utredningsområde NVI Malmen	Särskilt skyddsvärda träd
Småvatten	Apel
Naturvärdesobjekt	Ask
Klass 1 - Högsta naturvärde	Asp
Klass 2 - Högt naturvärde	Bok
Klass 3 - Påtagligt naturvärde	Ek
Klass 4 - Visst naturvärde	Hästkastanj
	Lind
	Lönn

Figur 8. Översiktskarta över värdeelement i form av särskilt skyddsvärda träd och småvatten (NIRAS Sweden AB, 2022).

5.6.1.4 Artfynd

Totalt noterades 14 rödlistade och två fridlysta arter. De påträffade fridlysta arterna var blåsippan som omfattas av 9 § artskyddsförordningen (2007:845) och skogsödlan som omfattas av 6 § artskyddsförordningen.

5.6.1.5 Invasiva arter

Ingen riktad inventering har gjorts gällande invasiva arter. Detta planeras att utföras i samband med eventuell kommande exploatering för att få en så aktuell bild av potentiella förekomster som möjligt och planera åtgärder därefter.

5.6.2 Fågelinventering

Inom påverkansområdet för buller eller annan risk tillhörande riksintresset Malmens flottflygplats har fågelinventering utförts under år 2025 (Sweco, 2025). Fågelinventeringen används som underlag för bedömningar enligt artskyddsförordningen av hur sökt verksamhet kan påverka häckande fåglar. Resultatet kommer redovisas i en rapport som biläggs miljökonsekvensbeskrivningen, men preliminära resultat beskrivs kort nedan:

- De stora gräsytorna inom flygplatsområdet utgör en födosöks- och häckningsmiljö för bland annat storspov som är rödlistad som starkt hotad och tofsvipa som är rödlistad som sårbar.
- En skyddsklassad art har noterats med häckningsindicier inom påverkansområdet för buller eller annan risk.
- Inventering har utförts i på förhand lokaliserade lämpliga biotoper för fåglar inom påverkansområde för buller eller annan risk. Där lämpliga förutsättningar för naturvårdsarter av fågel finns, har dessa arter också påträffats. Exempel är buskskvätta och gulspurv i betesmark och brynmiljöer och stare, tofsvipa och sånglärka i åker- och gräsmark. För allmänt förekommande naturvårdsarter noteras ingen skillnad i förekomst nära flygbana eller längre bort från denna.

5.7 Landskap och kulturmiljö

Malmens flygplats ligger i Linköpings kommun, huvudsakligen i Kärna och Slaka socknar. Verksamhetsområdet omfattar flygfält, park- och trädgårdsmiljöer, odlingsmark samt skogsmark. Landskapet kring Linköping är ett storskaligt, öppet landskap med åkrar. Skog finns bara på sand- och moränkullarna. Malmen är till stor del beläget på en relativt plan höjdplatå som avslutas med delvis branta sluttningar i norr och väster, medan den södra delen lutar svagt. Bebyggelsen är koncentrerad till platån samt till områden norr och nordväst om den markerade höjdryggen.

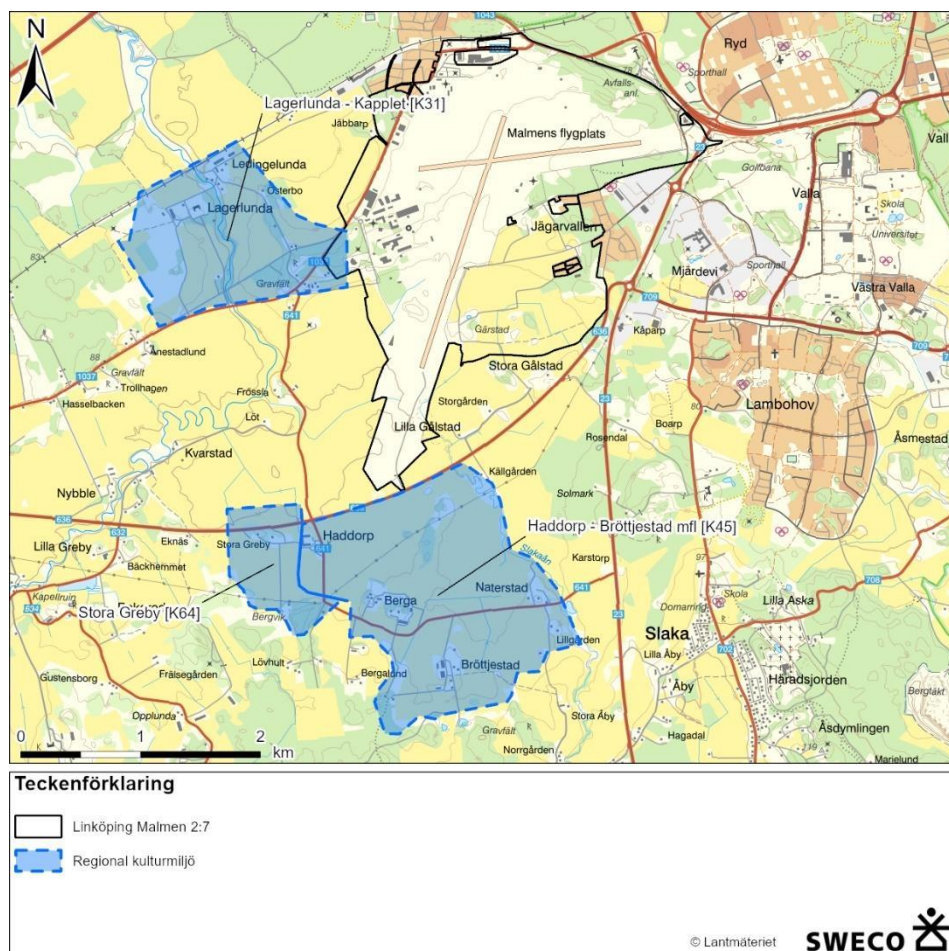
Strax norr om verksamhetsområdet ligger Kärna mosse. Här finns mesolitiska boplatsslämnings daterade till cirka 6500 f.Kr.

Området präglas i övrigt av ett rikt och varierat kulturhistoriskt landskap med spår av mänsklig aktivitet från förhistoria till modern tid. Historiskt har trakten haft karaktär av utmark där kartor och ortnamn visar ett mer skogsdominerat och glesare befolkat område i kanten av Västra Malmskogen som före militärtiden fungerade som häradsallmänning.

Malmen har varit militär övningsplats sedan slutet av 1500-talet. Ett lägerområde etablerades i den norra delen i början av 1800-talet. Många av militärlägers träbyggnader uppfördes under senare delen av 1800-talet. Parkmiljön är bevarad och används fortfarande. Flera byggnader ingår i det statliga byggnadsminnet F3 Malmslätt. Parkstråket med sina alléer förstärker den bebyggelsestruktur som lägret haft sedan anläggningstiden. Alléerna fungerar därmed som en tydlig länk till lägers historiska skeden och har ett mycket högt kulturhistoriskt värde.

5.7.1 Regionala kulturmiljöer

I direkt anslutning till väster och söder om verksamhetsområdet finns tre regionala kulturmiljöer, *K31 Lagerlunda-Kapplet* som utgörs av en herrgårds- och fornlämningsmiljö, *K45 Haddorp-Bröttjestad m.fl.* som utgörs av en bymiljö och *K64 Stora Greby* som utgörs av en herrgårds- och fornlämningsmiljö, se Figur 9.



Figur 9. Regionala kulturmiljöer inom och i närheten av verksamhetsområdet för Malmén. Källa: Länsstyrelsen.

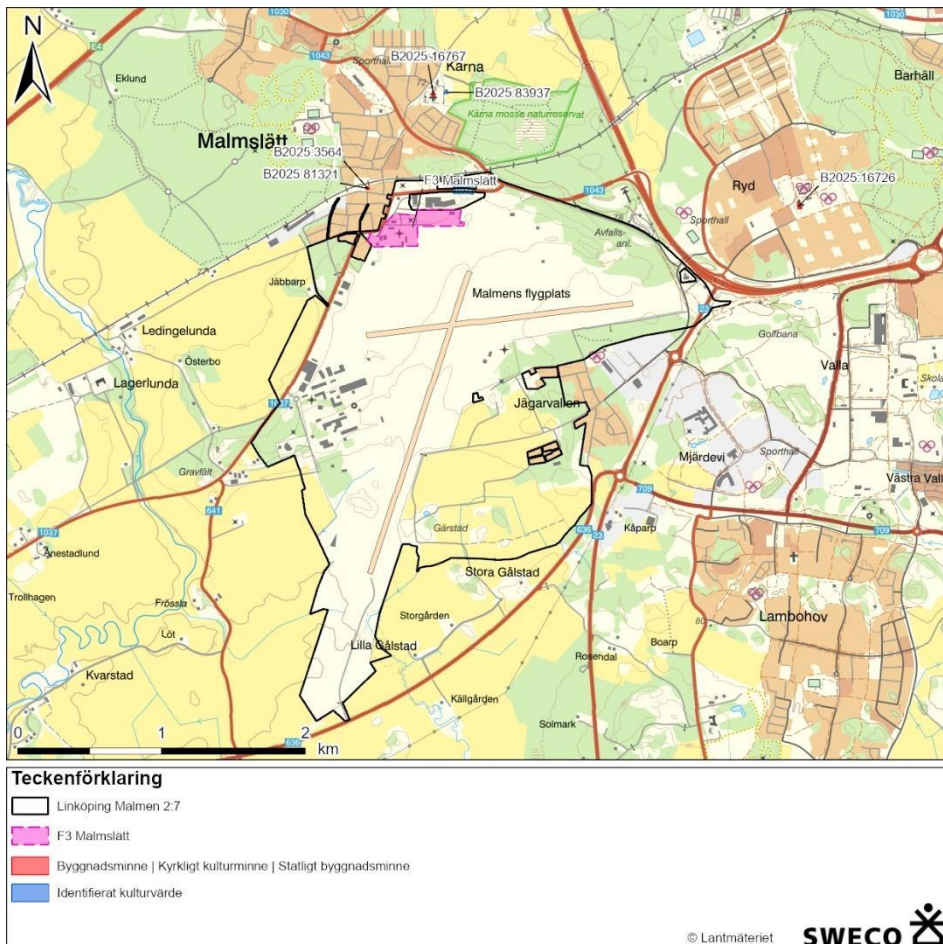
5.7.2 Skyddad bebyggelse

Inom verksamhetsområdet finns det statliga byggnadsminnet F3 Malmslätt. Byggnadsminnet består av 21 byggnader och parkområdet runt byggnaderna, se Figur 10.

Malmén, som en av landets äldsta militära övningsplatser, omnämns redan på 1500-talet. Nuvarande bebyggelse uppfördes 1873-1896 för första och andra livgrenadjärsregementena. Senare uppfördes fler byggnader för flygplatsen. Byggnaderna på Malmén ligger spridda över ett större område med trädplanteringar.

Norr om verksamhetsområdet ligger Kärna kyrka och kyrkogård, som är skyddade enligt 4 kap. kulturmiljölagen (1988:950). Kyrkobyggnader,

kyrkotomter och begravningsplatser tillkomna före år 1940 är skyddade enligt kulturmiljölagen. Kyrkobyggnader, i kulturmiljölagens mening, är byggnader som före den 1 januari 2000 invigts för Svenska kyrkans gudstjänst och vid samma tidpunkt ägdes eller förvaltades av Svenska kyrkan.

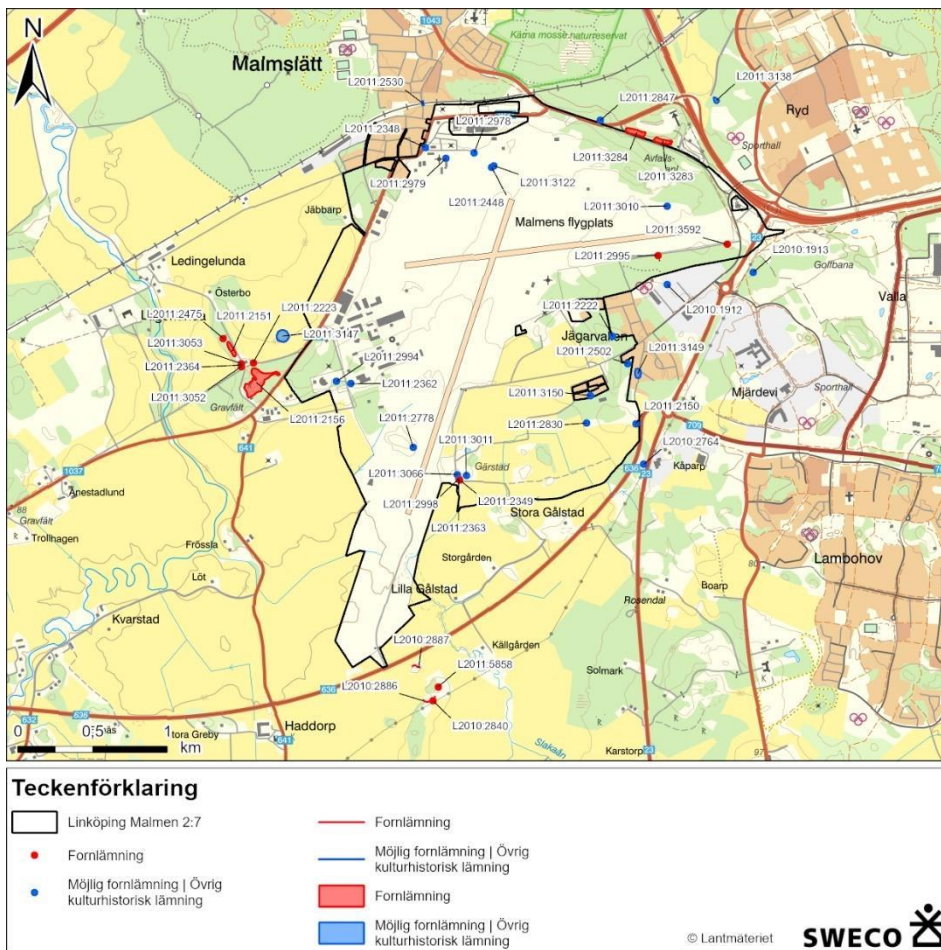


Figur 10. Skyddad bebyggelse inom verksamhetsområdet för Malmen. Källa: Riksantikvarieämbetet, Bebyggelseregistret.

5.7.3 Forn- och kulturlämningar

Inom verksamhetsområdet finns ett flertal registrerade forn- och kulturlämningar enligt Riksantikvarieämbetets Kulturmiljöregister (KMR). Sammanlagt har 19 lämningar identifierats inom verksamhetsområdet och ytterligare 26 lämningar finns i närområdet, se Figur 11. Lämningarna utgörs av boplatser, gravfält, gravar (stensättningar och högar), en bytomt/gårdstomt, minnesmärken, vägmärken samt ett par fyndplatser och röjningsrösen. Den registrerade fornlämningsskildern visar på en tydlig förhistorisk kontinuitet, med tyngdpunkt i brons- och järnåldern.

Fornlämningar är skyddade enligt 2 kap. kulturmiljölagen och enligt denna krävs det tillstånd från länsstyrelsen om man vill rubba, ta bort, gräva ut, täcka över, ändra eller skada en forn lämning. Även ett markområde runt varje forn lämning är skyddat. Vid osäkerheter ska länsstyrelsen kontaktas. Även en nyupptäckt forn lämning har ett omedelbart skydd enligt kulturmiljölagen.



Figur 11. Registrerade forn- och kulturlämningar inom och i närheten av verksamhetsområdet för Malmen. Källa: Riksantikvarieämbetet, Kulturmiljöregistret.

5.8 Luftmiljö

5.8.1 Miljökvalitetsnormer för utomhusluft

I luftkvalitetsförordningen (2010:477) föreskrivs miljökvalitetsnormer för utomhusluft, i enlighet med EU-direktivet om luftkvalitet och renare luft 2008/50/EG samt EU-direktivet om metaller och PAH i luft 2004/107/EG.

Miljökvalitetsnormerna i förordningen omfattar gränsvärden för kväveoxid, partiklar (PM₁₀ och PM_{2,5}), svaveloxid, koloxid, bly, bensen, arsenik, kadmium, nickel, PAH (BaP) och ozon. Varje kommun ska kontrollera att MKN följs inom kommunen.

En reviderad version av EU-kommissionens luftkvalitetsdirektiv antogs av EU under hösten 2024. Det innebär skärpta gränsvärden som ska uppnås senast 2030. Naturvårdsverket har fått uppdraget att föreslå hur direktivet ska genomföras i svensk lagstiftning. (Naturvårdsverket, 2024). Redovisningen innehåller Naturvårdsverkets förslag till genomförandet av luftkvalitetsdirektivet och innehåller bland annat ändringar i regelverk gällande luftkvalitet och luftvård (Naturvårdsverket, 2025). De ändringar som föreslås i regelverk och förordningar ska vara genomförda i svensk rätt senast 11 december 2026. Naturvårdsverket anger att direktivet medför mer ambitiösa normer samt mål för

luftkvalitet än tidigare. Direktivet ger även ökade krav på hur kontroll av luftkvalitet samt åtgärder ska ske. Naturvårdsverket föreslår att de befintliga svenska miljökvalitetsnormer som går utöver gällande direktiv tas bort, förutsatt att direktivets nya dygns- och timmedelvärdesnormer för kvävedioxid och svaveldioxid samt direktivets nya målvärdesnormer för ozon, genomförs i Sverige och börjar gälla från 12 december 2026. Naturvårdsverket föreslår även att Sverige ska ha vissa striktare normer än vad luftkvalitetsdirektivet kräver, bland annat för bly samt utvärderingströskel för dygnsmedelhalter av partiklar PM₁₀.

5.8.2 Regionen och kommunen

Östergötlands Luftvårdsförbund och Östra Sveriges Luftvårdsförbund är två fristående föreningar som båda samordnar kontroll av luftkvalitet och verkar för förbättrad luftmiljö åt sina medlemmar.

Linköpings kommun är medlem i Östra Sveriges luftvårdsförbund sedan år 2021. Kommunen kontrollerar löpande luftkvaliteten i kommunen. I dagsläget är det framför allt halterna partiklar (av typen PM₁₀) och kvävedioxid (NO₂) som mäts.

Merparten av kommunen bedöms ha en god luftkvalitet men vid högt trafikerade gator, exempelvis i Linköpings innerstad, kan högre halter av PM₁₀ förekomma.

5.8.3 Flygplatsen och närområdet

I dagsläget har ingen provtagning av luftkvalitet genomförts inom verksamhetsområdet. Försvarmaktens helikopterflottilj är medlem i Östergötlands luftvårdsförbund.

5.9 Vattenförekomster och vattenskyddsområden

En vattenförekomst är en avgränsad förekomst av yt- eller grundvatten såsom en sjö, en å eller älv eller ett kustvatten, alternativt ett grundvattenmagasin. Vattenmiljön runt omkring verksamhetsområdet är indelat i olika vattenförekomster som omfattas av miljökvalitetsnormer, ett juridiskt styrmedel med stöd i miljöbalken. Miljökvalitetsnormerna ställer krav på att god ekologisk och kemisk vattenkvalitet ska uppnås vid given tidpunkt för ett bestämt ytvatten. Gällande grundvatten ställs krav på kemisk kvalitet och vattentillgång. Huvudregeln är att alla vatten ska uppnå god kvalitet.

5.9.1 Grundvatten

Verksamhetsområdet för Malmens flygplats sträcker sig över grundvattenförekomsten Slaka norra (WA43008774) som har vattenutbyte med Svartån och Lillån. Grundvattenförekomsten har följande status enligt VISS-databasen (2025-04-09):

- Kvantitativ status: God
- Kemisk status: Otillfredsställande

Kvalitetskraven är *God kvantitativ status* och *God kemisk status* år 2027.

En del av området för Slaka grundvattentäkt omfattas av vattenskyddsområde Slaka (NVR-ID: 2056541). Syftet med vattenskyddsområdet är att skydda råvattnets kvantitet och minska risken för begränsad kvalitet i ett långsiktigt

perspektiv. Grundvattentäkten används som nödvattentäkt. Området för vattenskyddsområdet ligger utanför Malmens flygplats påverkansområde för buller eller annan risk.

5.9.2 Ytvatten

Söder och väster om verksamhetsområdet finns ett antal ytvattenförekomster; Slakaån som övergår till Lillån som sedan mynnar ut i Svartån och slutligen i sjön Roxen.

Öster om verksamhetsområdet finns Tinnerbäcken/Smedstadsbäcken som ansluter till Stångån.

Den slutliga vattenrecipienten för vatten som uppkommer inom verksamhetsområdet är sjön Roxen (WA61942536) som ingår i Motala ströms avrinningsområde. Statusklassning Förvaltningscykel 3 är enligt nedan:

- Ekologisk status: Otillfredsställande
- Kemisk status: Uppnår ej god

Kvalitetskraven är *God ekologisk status 2033* och *God kemisk ytvattenstatus*.

5.10 Rörligt friluftsliv och turism

Verksamhetsområdet för Malmens flygplats omges till stor del av gräsbevuxen mark och åkermark. Flygplatsen är stängslad och allmänheten har inte tillträde till området.

Nordost om verksamhetsområdet finns naturreservatet Kärna mosse, som har identifierats som en viktig plats för rekreation och naturupplevelser, se Figur 4. Inom reservatet finns en vandringsled.

Nordväst om verksamhetsområdet finns grönområden med idrottsplats, promenadstigar och motionsspår.

5.11 Klimat

Mänskliga aktiviteter orsakar utsläpp av växthusgaser som leder till global uppvärmning och klimatförändringar. Världens länder har genom Parisavtalet enats om att den globala uppvärmningen ska hållas långt under 2 grader, med strävan efter att begränsa den till 1,5 grader. Det innebär att utsläppen av växthusgaser behöver minska kraftigt. Enligt Internationella klimatpanelen (IPPC) står flyget globalt sett för omkring 2–3 procent av de totala utsläppen av koldioxid. Flygets totala klimatpåverkan blir dock större om även utsläpp av vattenånga och kväveoxider på hög höjd räknas in (Transportstyrelsen, 2025).

Den globala uppvärmningen orsakar ett alltmer extremt väder som kan påverka flygtrafiken. Vid Malmens flygplats väntas en ökad medelnederbörd, kraftigare skyfall och minskat snötäcke samt större risk för värmeböljor. För att hitta riskområden för översvämning till följd av skyfall har SMHI genomfört en lågpunktskartering av verksamhetsområdet med omnejd. Karteringen visar att inga större områden inom verksamhetsområdet bedöms bli översvämmade till följd av skyfall, vilket också överensstämmer med Linköpings kommuns egen skyfallskartering (SMHI, 2018; Linköpings kommun, 2022). Klimatriskerna för verksamheten kommer utredas vidare i miljökonsekvensbeskrivningen.

5.12 Förorenade områden

Vid en flygplats kan det förekomma markföroreningar i form av exempelvis rester av olja, glykol och PFAS, kopplat framför allt till bränslehantering, avisning av flygplan och äldre tiders brandövningar.

Det har genomförts flera markundersökningar vid potentiellt förorenade områden inom verksamhetsområdet för Malmens flygplats. Föroreningar har konstaterats vid exempelvis drivmedelsanläggningar, skjutbanor och en tidigare ställplats för asfaltverk, som dock inte var kopplat till Försvarens verksamhet. Skjutbanorna har sanerats för metaller som spridits via ammunition. Sanering av föroreningar i mark har även skett vid platsen för asfaltverket.

Försvarens låter för närvarande utreda förekomst av PFAS i grundvatten och mark vid Malmens flygplats.

6 Miljöeffekter av verksamheten

I detta kapitel redovisas kortfattat de miljöeffekter som den befintliga verksamheten har samt en bedömning av miljöeffekterna som den planerade verksamheten kan komma att innebära.

En mer utförlig beskrivning av miljöeffekter, inklusive skyddsåtgärder och försiktighetsmått, kommer att inkluderas i kommande miljökonsekvensbeskrivning.

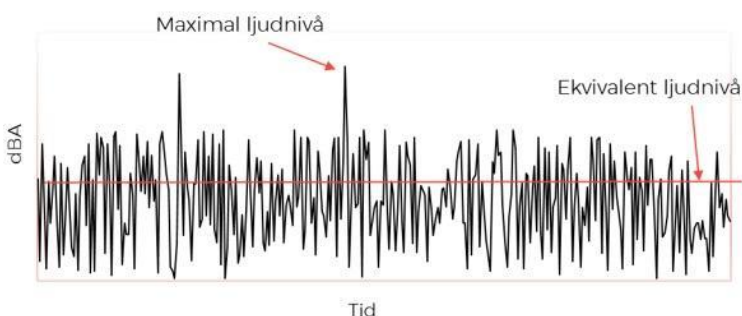
6.1 Buller

Flygplatser och tillhörande verksamheter på och i anslutning till flygplatsen medför hälso- och miljöpåverkan på olika sätt. Buller har påverkan på människors hälsa och livskvalitet och har även en påverkan på djurlivet. Vid prövningar av flygplatser tas hänsyn till buller från flygverksamhet och den verksamhet som hör därtill, såsom motorkörning, snöröjning osv.

Vid beräkningar av buller från flygverksamhet tas hänsyn till antal flygrörelser, flygplanstyper (dvs. representativa flygplanstyper för olika flygplanskategorier), flygvägar, flyghöjder, starter och landningar, banfördelning samt hur ofta och när en flyghändelse förekommer. Beräkningarna i tillståndsansökan baseras på maximalt nyttjande av tillståndet, i praktiken kan det vara färre flygrörelser under ett verksamhetsår än det som är möjligt att nyttja i ett tillstånd. Som uppföljning av utförd verksamhet kan beräkningar göras för det faktiska utfall som varit under ett aktuellt verksamhetsår.

Vid Malmens flygplats planeras huvudsakligen för samma typ av verksamhet som bedrivs på platsen idag. Skillnaden mellan tillståndsgiven och planerad flygverksamhet är främst omfattningen, där vissa kategorier av luftfartyg kommer att öka i omfattning och andra minska, samt att det blir fler flygrörelser som sker kväll och natt.

De parametrar som används för ljud, och buller, är ekvivalent och/eller maximal ljudnivå. Ekvivalent ljudnivå kan ses om ett medelvärde över en viss tidsperiod, medan maximal ljudnivå avser är den högsta momentana ljudnivån som uppstår under en bullerhändelse. För flyg kallas ekvivalent ljudnivå för flygbullernivå, FBN.



Maximal ljudnivå avser den högsta bullerhändelse som anses vara regelbundet förekommande och visas då som ljudnivå relaterat till antalet gånger denna överskrider i en punkt eller såsom en ljudnivåkontur. Antalet gånger en viss maximal ljudnivå inträffar måste vägas in i beskrivningen av bullersituationen, den n:te händelsen. I beslut för anmälan om ändring enligt 2 § försvarsverksamhetsförordningen för Malmén avser den n: te händelsen 700

flygrörelser eller fler från stridsflyg och är relaterat till bullerisoleringsvillkor vid 90 dBA för bostäder samt 85 dBA för vård- och skolbyggnader. Beräkningsresultat baserat på dessa förutsättningar kommer att presenteras i den kommande processen.

Bullerisoleringsåtgärder har genomförts vid angränsande bostäder med fastboende samt vård- och skollokaler inom ramen för gällande tillstånd. I nuläget pågår projekt där tillkommande bullerisoleringsåtgärder utreds kopplat till anmälan om ändring enligt 2 § försvarsverksamhetsförordningen.

I den kommande processen kommer underlag, för att möjliggöra jämförelse mellan innevarande tillstånd och sökt verksamhet, att tas fram. Resultatet kommer presenteras med hjälp av ljudutbredningskurvor samt tabeller med antalet byggnader som beräknas omfattas. Detta gäller underlag för bedömning av flygverksamhet, flygplatsverksamhet och vid behov övriga verksamheter som medför buller och omfattas av ansökan.

6.2 Utsläpp till luft

Väg- och lufttrafik samt andra utsläppskällor ger upphov till luftföroreningar som vid höga halter är skadliga för människors hälsa. Luftföroreningar kan innefatta många olika ämnen, men vad avser trafikens utsläpp har kvävedioxid (NO₂), kolväten, inandningsbara partiklar (PM₁₀) och PM_{2,5}) och bensen störst betydelse. Utsläppen av växthusgasen koldioxid (CO₂) ger upphov till globala miljöproblem i form av växthuseffekter.

Vid Malmens flygplats sker utsläpp till luft från flygtrafik, motorprovning, drivmedelshantering och fordonstrafik.

I den planerade verksamheten för Malmens flygplatsområde kommer antalet flygrörelser att successivt öka, vilket kan komma att påverka utsläppen till luft. Det finns också möjlighet att introduktion av nya flygsystem i verksamheten påverkar utsläppen och deras sammansättning.

Inför tillståndsansökan kommer en luftkvalitetsutredning att genomföras, vilken kommer att redovisas i den kommande miljökonsekvensbeskrivningen.

6.3 Utsläpp till mark och vatten

Nuvarande verksamhet orsakar utsläpp till vatten, både i form av spillvatten och dagvatten.

Om ett utsläpp av förorenande ämnen eller spill av kemikalier sker på Malmens flygplats finns risk att föroreningar sprids och förorenar mark eller dagvatten. Genom marken kan föroreningarna infiltrera till grundvatten och med dagvattnet kan det spridas till närliggande recipienter. Inom verksamheten används kemikalier som, vid spridning till omgivningen, kan skada växt- och djurlivet samt människors hälsa.

Vid halkbekämpning på flygplatsens ytor används urea som innehåller kväve. Urea kan spridas till dagvatten och öka halterna av kväveföreningar i recipienterna. Åtgärdsförslag för att minska spridningen av kväve från halkbekämpning på flygplatsen är under utredning. Efter att åtgärder gällande kväveutsläpp genomförts förväntas halterna av kväve i dagvatten från verksamheten minska.

På Malmens flygplats arbetar man kontinuerligt med lokalt omhändertagande av dagvatten samt provtagning av dagvatten genom kontrollprogram. Även spillvatten provtas genom kontrollprogram.

Utsläpp till mark och vatten från planerad verksamhet kommer att utredas vidare och beskrivas i kommande miljökonsekvensbeskrivning.

6.4 Påverkan riksintressen och skyddade områden

Risk för påtaglig skada på riksintresseområden bedöms i detta skede inte föreligga. Naturreservat eller andra områden med biotopskydd bedöms inte påverkas.

6.4.1 Påverkan på Natura 2000

Natura 2000-områden är värdefulla naturområden med arter eller naturtyper som i ett europeiskt perspektiv betraktas som särskilt skyddsvärda.

Ingen skada på livsmiljöerna inom Natura 2000-områdena Svartåmyningen eller Västra Roxen bedöms kunna uppstå, då direkt påverkan i form av markanspråk eller annat intrång inte kommer att ske.

Planerad verksamhet ger upphov till buller. För att säkerställa att ingen art kommer att utsättas för en störning som på ett betydande sätt kan försvåra bevarandet i området har en genomgång av alla utpekade arter med ett ogynnsamt bevarandetilstånd inom aktuella Natura 2000-områden genomförts.

Buller som förekommer på grund av flygrörelser till och från Malmens flygplats bedöms inte ge betydande effekter som riskerar att påverka bevarandestatus för de häckande arter som har ett otillfredsställande eller dåligt bevarandetilstånd i Natura 2000-områdena Svartåmyningen eller Västra Roxen. Faktorer som påverkar arternas population negativt är knutna till begränsningar i lämpliga häckningshabitat. Ingen risk för betydande påverkan eller effekter av betydelse för miljön i Natura 2000-områdena bedöms därför uppstå till följd av verksamheten.

Den planerade verksamheten bedöms inte heller orsaka betydande påverkan på Natura 2000-områdena Kärna Mosse, Tolefors-Lagerlunda eller Kapellån. Inget direkt intrång i form av markanspråk kommer ske inom områdena.

Dagvatten från Malmens flygplats släpps till viss del ut i Slakaån som går vidare ut i Kapellån. Dagvattenutsläpp görs också delvis i riktning mot Kärna Mosse. Dock anses inte risken för utsläpp av förorenade ämnen från den planerade verksamheten öka, varför bevarandestatus för utpekade arter inte bedöms påverkas.

6.4.2 Påverkan på fåglar utanför Natura 2000-områden

Baserat på de huvudsakliga resultaten från genomförda fågelinventeringar bedöms preliminärt ingen negativ påverkan på berörda fågelarters bevarandestatus uppstå till följd av den planerade verksamheten. Flygplatsen förefaller också bidra med positiva effekter för fågelarter i omgivningen. Exempelvis utgör de stora gräsyrtorna vid flygplatsområdet en födosöks- och häckningsmiljö för bland annat storspov, som är starkt hotad, samt tofsvipa som är rödlistad som sårbar. För allmänt förekommande naturvårdsarter noterades ingen skillnad i förekomst vid olika avstånd till flygbanan vid inventering. Det indikerar att bullernivåerna inte påverkar fåglarnas preferens för biotoper.

6.4.3 Påverkan på skyddad natur

Vid eventuell exploatering av nya ytor kommer identifierade naturvärdesobjekt undvikas om möjligt. Då vissa naturvärdesobjekt består av skyddsvärda träd ska en fladdermusinventering genomföras vid eventuell exploatering av dessa områden. Om områden med gamla ekar riskerar att påverkas ska även en läderbaggeinventering genomföras.

Flera av de utpekade dikena inom fastigheten kan komma att påverkas av exploatering. Dikena omfattas av biotopskydd enligt 7 kap. 11 § miljöbalken. Vid risk för skada på biotopskyddade miljöer krävs dispens. De utpekade trädalléerna befinner sig i en bebyggd del av verksamhetsområdet och förväntas därför inte att påverkas av den planerade verksamheten. Utifrån den planerade verksamheten anses ingen dispens från biotopskydd behövas.

6.4.4 Påverkan på skyddade arter

De två påträffade fridlysta arterna, blåsippa och skogsödla, inom verksamhetsområdet bedöms i dagsläget inte påverkas av planerad exploatering.

De identifierade dikena skulle kunna utgöra livsmiljöer för olika groddjur. En inventering av potentiella groddjurslokaler har genomförts. Nio potentiella lekvatten identifierades samt en potentiell övervintringslokal. Den planerade verksamheten bedöms inte påverka de utpekade dikena.

Vid en eventuell framtida exploatering av områden där skyddade arter påträffats kommer skyddsåtgärder vidtas för att minska eventuell påverkan.

6.5 Påverkan på landskap och kulturmiljö

Områden med regionala kulturmiljöer, den skyddade bebyggelsen samt kända forn- och kulturlämningar inom och i anslutning till verksamhetsområdet visar på ett långvarigt nyttjande av landskapet. Troligen med ursprung under bronsålder eller äldre järnålder. Kombinationen av bebyggelseämningar, vägmärken och minnesstenar visar att området även under historisk tid haft en viktig funktion i det lokala kommunikationsnätet.

En eventuell utökning av verksamheten i form av exploatering av nya områden kan innebära en direkt påverkan på regionala kulturmiljöer samt på lagskyddade forn- och kulturlämningar. En direkt påverkan kan ske ifall exploatering planeras i direkt anslutning till utpekade områden för kulturmiljö. Vidare kan en indirekt påverkan ske genom förändrad landskapskaraktär samt en risk för påverkan på skyddad bebyggelse och ännu oregistrerade fornlämningar.

Den planerade verksamheten bedöms dock i nuläget inte påverka riksintressen för kulturmiljövård, regionala intressen eller den skyddade bebyggelsen då exploatering inte planeras i anslutning till utpekade områden för kulturmiljö. Eventuell påverkan på fornlämningar kommer att utredas vidare.

6.6 Påverkan på rörligt friluftsliv och turism

Det rörliga friluftslivet har inte tillgång till flygplatsen. Påverkan på friluftslivet och turism består i första hand av bullerpåverkan som kan minska rekreativa upplevelser i närliggande naturområden. Flygverksamhet har bedrivits vid Malmens flygplats under lång tid och är väl känd av allmänheten. Därmed förväntas påverkan inte förändras nämnvärt.

6.7 Påverkan på klimat

Planerad verksamhet innebär en ökning av antalet flygrörelser samt introduktion av nya typer av flygfarkoster, vilket kan påverka utsläpp till luft. Därmed kan även verksamhetens klimatpåverkan påverkas.

Ett förändrat klimat med ökad temperatur och kraftigare skyfall kan öka risken för bränder och översvämning vid flygplatsen. Samtidigt förväntas risken för isbildning minska, liksom behovet av snöröjning.

Verksamhetens påverkan på klimatet samt känslighet för klimatförändringar kommer att utredas och beskrivas i kommande miljökonsekvensbeskrivning.

6.8 Påverkan på förorenade områden

Föroreningar i mark och vatten kan vara skadliga för människors hälsa och miljön. Vid exploatering eller ombyggnation i närheten av potentiellt eller konstaterat förorenade områden kommer en riskbedömning genomföras. Vid behov kommer åtgärder att vidtas för att förhindra spridning av föroreningar.

Föroreningar inom verksamhetsområdet kommer att utredas vidare och beskrivas i kommande miljökonsekvensbeskrivning.

7 Risk och säkerhet

I verksamheten hanteras kemikalier, exempelvis flygplansbränsle, som vid utsläpp kan innebära risker för människors hälsa och miljön. Vidare innebär exempelvis hantering av brandfarliga kemikalier, elektriska fel och svetsarbeten att risk för brand kan uppstå. På en militär flygplats finns också alltid en risk för intrång, haverier och sabotage.

Försvarmakten har rutiner för att hantera risker med verksamheten. Riskbedömningar genomförs för olika delar av verksamheten och åtgärder vidtas vid behov. Risker med verksamheten kommer att utredas vidare och beskrivas i kommande miljökonsekvensbeskrivning.

8 Egenkontroll

Ett egenkontrollprogram är upprättat av Helikopterflottiljen med rutiner och instruktioner gällande hela verksamheten. Egenkontrollprogrammet granskas årligen och uppdateras vid behov. Försvarsmakten arbetar kontinuerligt med förebyggande åtgärder och skyddsåtgärder i verksamheten för att minska risken för påverkan på den omkringliggande miljön och människors hälsa.

9 Alternativ

9.1 Nollalternativ

Nollalternativet utgörs av den verksamhet som nuvarande miljötillstånd och beviljade ändringar medger, vilket innebär maximalt 42 000 flygrörelser per år. Nollalternativet innebär vidare att verksamheten vid Malmens flygplats inte kan förstärkas i enlighet med regeringsbeslut till följd av ett ändrat säkerhetspolitiskt läge samt de åtaganden som följer med anledning av Sveriges medlemskap i Nato.

9.2 Alternativa lokaliseringar

Försvarsmakten har undersökt alternativa lokaliseringar för verksamheten och kan konstatera att det idag inte finns något genomförbart alternativ. Även om en flytt skulle vara praktisk genomförbar, skulle en sådan innebära stor risk för såväl produktions- som personalbortfall och sannolikt innebära nya tidskrävande tillståndsprövningar med enorma kostnader i miljardklassen till följd.

Malmens flygplats har en strategisk placering i södra delen av Sverige. Flygplatsens lokalisering medför goda möjligheter för både övning av olika förbandsenheter samt stöd till polismyndigheten och övriga samhället. Malmens flygplats möjliggör ett nära samarbete mellan olika grenar inom Försvarsmakten vilket är en förutsättning för god operativ förmåga samt möjlighet att bedriva utbildning av hög kvalitet. Även närheten till FMV och SAAB är angeläget för den fortsatta verksamheten.

Vid Malmens flygplats har det under många år byggts upp en omfattande infrastruktur särskilt anpassad till den militära flygverksamheten. Att etablera motsvarande infrastruktur på annan plats skulle kräva betydande markgrepp och investeringar. Samtidigt finns en risk för en begränsad operativ förmåga hos Försvarsmakten tills en ny anläggning är etablerad. Det bedöms inte vara förenligt med Försvarsmaktens behov av kontinuitet och operativ tillgänglighet.

10 Miljömål

Sveriges miljömålsarbete består av 16 miljö kvalitetsmål och ett generationsmål. Det syftar till att ge en långsiktig målbild för miljöarbetet och fungerar som vägledning för hela samhällets miljöarbete, såväl myndigheters, länsstyrelser, kommuners som näringslivets och andra aktörers. De 16 miljömålen utgör riktmärken för vårt miljöarbete mot en hållbar utveckling. Det finns även preciseringar av miljö kvalitetsmålen som förtydligar målen och används i uppföljningen av dem. Miljö målen antogs 1999 av riksdagen och målen har följts upp mot årtalet 2020, som nu passerat. Nästa hållpunkt för miljömål blir år 2030 som de globala FN-målen tar sikte på (Sveriges miljömål, 2020a).

En inledande bedömning är att den planerade verksamheten kan påverka följande miljömål:

- Begränsad klimatpåverkan
- Frisk luft
- Bara naturlig försurning
- Giffri miljö
- Ingen övergödning
- Levande sjöar och vattendrag
- Grundvatten av god kvalitet
- Hav i balans samt levande kust och skärgård
- God bebyggd miljö
- Ett rikt växt- och djurliv

En mer detaljerad redovisning av hur planerad verksamhet kan påverka uppfyllande av miljömålen kommer presenteras i kommande miljökonsekvensbeskrivning.

De globala målen antogs vid FN:s toppmöte i New York den 25 september 2015. Med sina 17 mål och 169 delmål är det den mest ambitiösa agendan för hållbar utveckling som världens länder någonsin antagit. Agenda 2030 handlar om att avskaffa extrem fattigdom, att minska ojämlikheter och orättvisor i världen, att främja fred och rättvisa och att lösa klimatkrisen. Sveriges miljömål bidrar till den miljömässiga dimensionen av Agenda 2030 (Sveriges miljömål, 2020b).

I Linköpings kommun finns en hållbarhetspolicy som ställer sig bakom Agenda 2030 och de globala målen. Utgångspunkten för hållbarhetsarbetet i Linköpings kommun är att genom lokala insatser bidra både till en hållbar utveckling i kommunen och till att uppnå de globala målen.

Försvarsmakten ska i enlighet med Sveriges åtaganden bidra till att FN:s globala mål för hållbar utveckling uppnås. Försvarsmakten bidrar framför allt till målen 4 (god utbildning för alla), 10 (minskad ojämlikhet), 12 (hållbar konsumtion och produktion) och 17 (genomförande och globalt partnerskap). Försvarsmaktens fokuserar på arbete kring målen där myndigheten har störst påverkan, alternativt störst möjlighet att göra skillnad (Försvarsmakten, 2021).

11 Miljökonsekvensbeskrivningens innehåll och utformning

Syftet med miljöbedömningar enligt 6 kap. 1 § miljöbalken är att integrera miljöaspekter i planeringen och beslutsfattande så att en hållbar utveckling främjas. Kommande miljökonsekvensbeskrivning kommer att uppfylla de krav som framgår av 6 kap. miljöbalken samt miljöbedömningsförordningen.

De uppgifter som kommer finnas med i miljökonsekvensbeskrivningen kommer vara av den omfattning och detaljeringsgrad som är rimlig med hänsyn till rådande kunskap och bedömningsmetoder. Detta för att kunna redogöra för en samlad bedömning av den påverkan som denna verksamhet kan antas medföra på människors hälsa och miljön.

Nedan redovisas förslag på innehåll i miljökonsekvensbeskrivningen:

Icke-teknisk sammanfattning

1 Administrativa uppgifter

2 Inledning

- Bakgrund
- Ansökt verksamhet
- Gällande domar och beslut

3 Beskrivning av miljöbedömningsprocessen

- Samråd
- Utredningar
- Metod för konsekvensbedömningar
- Avgränsningar

4 Förutsättningar och omgivningsförhållanden

- Lokalisering
- Planförhållanden
- Riksintressen och övriga skyddade områden

5 Verksamhetsbeskrivning

- Befintlig verksamhet
- Ansökt verksamhet

6 Alternativ

7 Miljökonsekvensbedömning

- Buller
- Utsläpp till luft
- Vattenmiljö
- Naturmiljö
- Landskap och kulturmiljö
- Rekreation och friluftsliv
- Förorenade områden

8 Samhällsplanering

9 Risk och säkerhet

10 Klimat

11 Miljö kvalitetsnormer

12 Miljömål

13 Samlad bedömning

14 Redovisning av sakkunskap

Referenser

13 Referenser

- Boverket. (2022). *Riksintressen är nationellt betydelsefulla områden*. Hämtat från <https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/sa-planeras-sverige/nationell-planering/riksintressen-ar-betydelsefulla-omraden/>
- Eide, H. (den 15 09 2025). Personlig kommunikation via email. Linköpings kommun.
- Linköpings & Norrköpings kommun. (2010). *Gemensam översiktsplan för Linköping och Norrköping*.
- Linköpings kommun. (2022). Klimatanpassningskartan. Hämtat från <https://kartor.linkoping.se/portal/apps/sites/#/kartportalen/apps/4093fc6be2b049588344b2de63af9588/explore>
- Linköpings kommun. (2025). *Ryd - Ostkupan 1, 2 med flera*. Hämtat från <https://www.linkoping.se/stadsplanering-och-trafik/detaljplanering/pagaende-dp---upphavd-detaljplan/ryd---ostkupan-1-2-och-14/>
- Naturvårdsverket. (2018). *Vägledning - Prövning av flygplats*. Hämtat från <https://www.naturvardsverket.se/vagledning-och-stod/branscher-och-verksamheter/provning-av-flygplatser2/>
- Naturvårdsverket. (2024). *Nytt direktiv för renare luft i Europa*. Hämtat från <https://www.naturvardsverket.se/om-oss/aktuellt/nyheter-och-pessmeddelanden/2024/november/nytt-direktiv-for-renare-luft-i-europa/>
- Naturvårdsverket. (2025). *EU:s luftkvalitetsdirektiv*. Hämtat från <https://www.naturvardsverket.se/amnesomraden/luft/internationellt-arbete-med-luft/eus-luftkvalitetsdirektiv/>
- Naturvårdsverket. (2025). *Förslag till genomförande av det nya luftkvalitetsdirektivet i svensk rätt - slutredovisning*.
- NIRAS Sweden AB. (2022). *EnviroPlanning Naturvärdesinventering Malmen 2022*.
- Ramsar. (2017). *Västra Roxen*. Hämtat från Ramsar Sites Information Service: <https://rsis.ramsar.org/ris/1133>
- SGU. (2025a). Kartvisaren jordarter 1:25 000-1:100 000.
- SGU. (2025b). Kartvisaren Jorddjup.
- SMHI. (2018). *Klimatstudie för flygplats Malmen. Rapport Nr 2018-46*.
- Transportstyrelsen. (2025). *Klimat*. Hämtat från <https://www.transportstyrelsen.se/sv/luffart/miljo-och-halsa/Klimat/>