

# **MILJÖRAPPORT**

**Ronneby Airport verksamhetsåret 2021**



## Revisionsförteckning

Rev	Datum	Upprättad av	Information
01.00	2022-03-21	Maria Jonasson	Slutversion

# MILJÖRAPPORT

## Ronneby Airport Verksamhetsåret 2021

---

## Innehåll

<b>1</b>	<b>ORGANISATION</b>	<b>4</b>	
<b>2</b>	<b>VERKSAMHETSBEKRIVNING</b>	<b>4</b>	
<b>2.1</b>	<b>Verksamhetens huvudsakliga påverkan på miljön</b>	<b>5</b>	
<b>3</b>	<b>TILLSTÅND</b>	<b>6</b>	
<b>4</b>	<b>ANMÄLNINGSÄRENDEN BESLUTADE UNDER ÅRET</b>	<b>6</b>	
<b>5</b>	<b>ANDRA GÄLLANDE BESLUT</b>	<b>6</b>	
<b>6</b>	<b>TILLSYNSMYNDIGHET</b>	<b>6</b>	
<b>7</b>	<b>TILLSTÅNDSGIVEN OCH FAKTISK PRODUKTION</b>	<b>7</b>	
<b>8</b>	<b>GÄLLANDE VILLKOR I TILLSTÅND</b>	<b>9</b>	
<b>9</b>	<b>SAMMANFATTNING AV RESULTATEN AV MÄTNINGAR, BERÄKNINGAR ELLER ANDRA UNDERSÖKNINGAR</b>	<b>14</b>	
<b>9.1</b>	<b>Utsläpp till luft</b>	<b>14</b>	
<b>9.2</b>	<b>Utsläpp till mark och vatten</b>	<b>17</b>	
<b>9.2.1</b>	<b>Halkbekämpning</b>	<b>17</b>	
<b>9.2.2</b>	<b>Avfall</b>	<b>18</b>	
<b>9.2.3</b>	<b>Avisning flygplan</b>	<b>19</b>	
<b>9.2.4</b>	<b>Kontroll av dagvatten</b>	<b>20</b>	
<b>9.2.5</b>	<b>Kontroll av spillvatten</b>	<b>20</b>	
<b>9.2.6</b>	<b>Kontroll av brandövningsplats</b>	<b>20</b>	
<b>9.2.7</b>	<b>Kontroll av buller och flygvägar</b>	<b>21</b>	
<b>9.2.8</b>	<b>Kontroll av köldmedia</b>	<b>21</b>	
<b>10</b>		<b>21</b>	
	<b>ÅTGÄRDER SOM VIDTAGITS UNDER ÅRET FÖR ATT SÄKRA DRIFT OCH KONTROLLFUNKTIONER</b>	<b>21</b>	
<b>11</b>	<b>ÅTGÄRDER SOM GENOMFÖRTS MED ANLEDNING AV EVENTUELLA DRIFTSTÖRNINGAR, AVBROTT, OLYCKOR, FÖRBÄTTRINGSFÖRSLAG M.M.</b>	<b>21</b>	<b>21</b>
<b>12</b>	<b>ÅTGÄRDER SOM GENOMFÖRTS UNDER ÅRET MED SYFTE ATT MINSKA VERKSAMHETENS FÖRBRUKNING AV RÅVAROR OCH ENERGI SAMT UTSLÄPP AV FOSSIL CO<sub>2</sub></b>	<b>21</b>	
<b>13</b>	<b>ERSÄTTNING AV KEMISKA PRODUKTER MM22</b>		
<b>14</b>	<b>ÅTGÄRDER FÖR ATT MINSKA SÅDANA RISKER SOM KAN GE UPPHOV TILL OLÄGENHETER FÖR MILJÖN ELLER MÄNNISKORS HÄLSA</b>	<b>22</b>	
<b>15</b>	<b>MILJÖPÅVERKAN VID ANVÄNDNING OCH OMHÄNDERTAGANDE AV DE VAROR SOM VERKSAMHETEN TILLVERKAR22</b>		
<b>16</b>	<b>FÖRTECKNING ÖVER BILAGOR.</b>	<b>23</b>	



---

*Enligt överenskommelse med tillsynsmyndigheten för den civila verksamheten på flygplatsen, länsstyrelsen Blekinge, så sammanfattas verksamhetsåret i detta format. Vi benämner det miljörapport även om formatet till viss del skiljer sig från de mallar och rekommendationer som ges ut av SMP*

## 1 ORGANISATION

Swedavia är ett helägt statligt bolag. Swedavias uppdrag är att äga, utveckla och driva det nationella basutbudet av flygplatser. Swedavia äger, driver och utvecklar 10 flygplatser från Kiruna i norr till Malmö i söder, där Ronneby Airport är en av dessa.

Under 2021 har Swedavia implementerat en ny verksamhetsstruktur som innebär att flygplatserna Stockholm Arlanda Airport, Stockholm Bromma Airport, Göteborg Landvetter Airport och Malmö Airport samlas organisatoriskt under det som kallas International Airports och övriga flygplatser, däribland Ronneby Airport, tillhör Regional Airports. Denna förändrade verksamhetsstruktur innebär inga större förändringar organisatoriskt för flygstationen eller påverkan på dess verksamhet.

Verksamheten bedrivs med bästa möjliga långsiktiga värdeutveckling som övergripande mål. Dessutom har Swedavia ett uppdrag att inom ramen för affärsmässighet aktivt medverka i utvecklingen av transportsektorn och bidra till de av riksdagen beslutade transportpolitiska målen.

## 2 VERKSAMHETSBESKRIVNING

Denna miljörapport omfattar verksamhetsåret 2021 och gäller för Swedavia Ronneby Airports verksamhet, vilket är den civila delen av flygplatsen. Ronneby Airports verksamhet lyder under Försvarmaktens miljötillstånd för flygflottiljen F17. Den civila verksamheten bedrivs i enlighet med ett avtal mellan Försvarmakten och Swedavia.

Swedavia driver den civila delen av Ronneby Airport. Swedavias uppgift som infrastrukturhållare är att driva och utveckla Ronneby Airport och tillhörande verksamhet för att på ett företagsekonomiskt effektivt sätt tillgodose regionens medborgare och näringslivets behov av flygresor och godstransporter.

Swedavia driver operativ verksamhet på flygstationen och har även verksamhetsansvaret för den civila flygsäkerheten och luftfartsskyddet. Miljöansvaret för flygstationens verksamhet (verksamheten på den civila delen av flygplatsen) har delegerats till flygstationschefen.

Den operativa verksamhetens huvudsakliga uppgifter är passagerarservice, handlingverksamhet, safety och security-tjänster samt städ. Bland övriga uppgifter som ingår i Swedavias verksamhet på flygstationen kan nämnas parkeringsservice och halkbekämpning på offentliga ytor i anslutning till flygstationsbygganden. Fortifikationsverket förvaltar (ägar) flygstationsbyggnaden sedan 1/9 2013. Förhållandet mellan Swedavia och Fortifikationsverket regleras i ett hyresavtal som reglerar bl.a. drift och underhåll av fastighet och mark i anslutning till flygstationen.



Bränsleanläggningen (för tankning av flygbränsle, Jet A1) på Ronneby Airport ägs av AirBP men driftas av Swedavia och dess personal (rutiner och instruktioner finns bl.a. i miljöledningssystemet).

På flygstationen verkar ett mindre antal externa företag i form av biluthyrningsföretag. Totalt på flygstationen arbetar ca 30 personer varav Swedavia har ca 25 anställda.

Huvuddelen av verksamheten sker under dagtid och den civila flygverksamheten består förnärvarande (2021) av:

- Inrikestrafik; linjefart
- Utrikestrafik (*endast del av året 2021*)
- Allmänflyg

Övrig verksamhet som förekommer vid flygstationen är:

- Flygrelaterad drift och underhåll av terminalområdet som omfattar bland annat flygplansplattan och parkeringar
- Tjänster åt flygföretag bland annat tankning, lastning/lossning och avisning av flygplan
- Bilparkering

Covid-19-pandemin fortsatte påverka Swedavias och Ronneby Airports verksamhet även under 2021. Året inleddes med förberedelser för återstart trots stor osäkerhet kring pandemins riktning. Under året fick Swedavia hantera stora variationer i flygtrafiken. Vaccineringen startade mot covid-19 i januari i Sverige och i juni lyfte UD sin avrådan från resor till en rad länder inom Europa. Därefter lanserades EU:s covidbevis och det blev startskottet för en återstart. Pandemisituationen förbättrades successivt på global nivå och i slutet av september hävde UD den pandemirelaterade avrådan för resor till övriga länder. Mot slutet av året tilltog smittspridningen kraftigt genom den nya omikronvarianten. Återhämtningen avtog något i december på grund av nya restriktioner i Sverige och världen.

Under hela året fortsatte Swedavia att förhålla sig till riktlinjer från både svenska myndigheter på smittskyddsområdet och till europeiska luftfartsmyndigheter. Det innebar till exempel fortsatt förstärkt städning och desinfektion, plexiglas vid servicediskar etc.

Under helåret hade Swedavias flygplatser 11,9 miljoner (10,3 miljoner 2020) resenärer, vilket är en ökning med 16 procent jämfört med 2020. På Ronneby Airport minskade passagerarantalet 2021 jämfört med 2020, närmre bestämt med 16%.

## 2.1 Verksamhetens huvudsakliga påverkan på miljön

Inom den civila delen av flygplatsområdet finns det i dag en passagerarterminal, parkeringsyta och ett mindre driftområde inklusive uppställningsplatta för flygplan.

Verksamheten vid Ronneby Airport påverkar miljön på flera sätt, bland annat genom utsläpp till luft, vatten och mark samt störningar genom buller. Verksamheten genererar även avfall och en mindre mängd farligt avfall som en konsekvens av att ett antal kemiska produkter används i verksamheten.

Utsläpp till luft kommer från flygtrafiken, fordonstrafiken (marktrafik) (*dock ej fossil koldioxid från egen verksamhet då den varit fossilfri sedan 2017*), köldmedier i kylanläggningar och vissa

mindre hanteringsförluster vid tankningar av flygplan. Utsläppen består främst av koldioxid (CO<sub>2</sub>), kolväten (HC), kväveoxider (NO<sub>x</sub>) och svaveldioxid (SO<sub>2</sub>). Utsläpp av köldmedier kan förekomma vid eventuella fel i kylanläggningarna.

### 3 TILLSTÅND

Den tillståndspliktiga verksamheten relaterat till den civila flygtrafiken avser produktion av start och landningstjänster, så kallade flygrörelser. I Försvarmaktens gällande miljötillstånd (*Koncessionsnämndens beslut daterat 1995-07-06*) finns tillstånd för 22 000 civila rörelser på år, varav högst 12 700 rörelser med tunga flygplan och högst 9 300 lätta flygplan.

Utfall för civila rörelser 2021 redovisas i avsnitt 7.

I avsnitt 8 redovisas villkoren kopplat till miljötillståndet och hur Swedavias verksamhet berörs och efterlever dessa.

Arbetet som påbörjades hösten 2019 med processen att utifrån Försvarmaktens behov att söka ett nytt miljötillstånd för verksamheten fortlöpte under 2021, även detta år med något begränsade insatser på grund av rådande läge med pandemin. Arbetet har i vissa delar förskjutningar jämfört med ursprunglig tidsplan. Swedavia deltar i arbetet utifrån den civila verksamheten och dess behov för framtiden gällande civila flygrörelser och möjligheten för flygstationen att kunna utvecklas succesivt med avseende på bl.a. markanvändning och byggnader.

### 4 ANMÄLNINGSÄRENDE BESLUTADE UNDER ÅRET

Inga anmälningsärenden relaterat till den civila verksamheten har varit aktuella under verksamhetsåret 2021.

### 5 ANDRA GÄLLANDE BESLUT

Ärende	Diariern (Länsstyrelsen Blekinge)	Beslut
Miljörapport för år 2020 gällande Swedavia AB	555-1808-2021 1081-146	2021-07-08  Länsstyrelsen avslutar granskningen av miljörapporten 2020 utan åtgärd.

### 6 TILLSYNSMYNDIGHET

Tillsynsmyndighet för den tillståndsgivna verksamheten är "Försvarsinspektören för hälsa och miljö" (FIHM). Swedavias civila verksamhet lyder under Länsstyrelsen i Blekinges tillsyn.

Inga tillsynsbesök eller tillsynsmöten har hållits för den civila verksamheten under 2021.

**7****TILLSTÅNDSGIVEN OCH FAKTISK PRODUKTION**

Den flygoperativa verksamheten vid flygstationen, i form av passagerartrafik, bedrevs innan pandemin (innan mars 2020) övervägande av de stora flygoperatörerna SAS och BRA. BRA flög uteslutande med flygplanstypen ATR72. SAS hade då något mer flexibel flygplansflotta och trafikerade flygstationen med i grunden flygplanstyperna B737 (600/700/800), Airbus320 och CRJ.

I och med pandemins start i mars 2020 har påverkan på den flygoperativa verksamheten varit stor och påverkat Ronneby Airport även under 2021. Det gäller utfall av antalet rörelser och förändringar i flygoperatörer. Här följer en kort sammanställning över trafiken på Ronneby Airport under 2021;

BRA pausade under 2020 sin verksamhet för rekonstruktion. SAS upphörde flyga till Ronneby också under våren 2020. Perioden från april till strax före midsommar hade Ronneby ingen reguljär trafik alls, endast GA-flyg. Vid midsommar (16/6) startade en ny flygoperatör, Air Leap, flygverksamhet från/till Ronneby Airport. SAS återupptog sin trafik på sträckan RNB/ARN 25/8. Trafiksituationen har varit och är fortsatt föränderlig under rådande förutsättningar. Air Leap upphörde med sin trafik under slutet av november 2020. Förnärvarande trafikeras Ronneby Airport av SAS och BRA, dock med ett mycket begränsat antal rörelser per vecka. BRA gjorde sin återstart med BMA trafik 06 sep med en daglig tur. Under hösten trappades sedan trafiken upp till någon/några turer om dagen. SAS följde med och utökade också till några fler turer i veckan. 19sep startade Air Dolomiti flygningarna från Frankfurt via Ronneby och Kalmar. Den trafiken gick måndagar, torsdagar och söndagar. Vid årsskiftet 2021/2022 pausades Frankfurt trafiken på grund av låg efterfrågan.

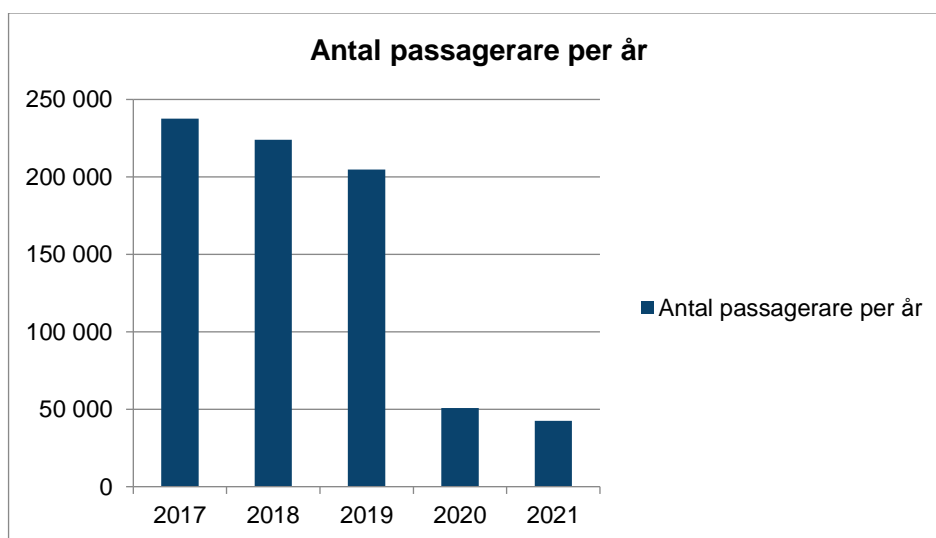
Tabell 1 och Figur 1 nedan visar statistik över utfallet av antalet civila flygrörelser (tunga) och antal passagerare.

År	Antal rörelser *			Antal passagerare		
	Linjefart o charter (tunga rörelser)					
	Inrikes	Utrikes	Totalt	Inrikes	Utrikes	Totalt
2017	4295	20	4315	237 533	162	237 695
2018	4180	19	4199	223 944	40	223 984
2019	4017	22	4039	204 293	385	204 678
2020	1486	26	1512	50 596	239	50 835
2021	1134	142	1276	41 305	1275	42 580

Tabell 1. Statistik över antal civila rörelser samt antalet passagerare. *Statistik från Swedavia \**

\* Med avseende på den diskussion som fördes under 2019 gällande statistik och ansvar/rådighet över antalet civila lätta rörelser (se kapitel 5, Miljörapport för 2019) har vi kommit fram till följande;

Då det visat sig att Swedavias statistik på utfall av **lätta rörelser** (tidigare rapporterat i Swedavias årliga verksamhetsbeskrivning/miljörapport) inte stämt överens med det utfall som F17 rapporterat i sin årliga miljörapport har vi kommit fram till att den statistik som F17 har tillgång är den som är korrekt och således föreslås att den endast redovisas i F17s miljörapport fr.o.m. 2019.



Figur 1. Antal passagerare per år 2017-2021



**8****GÄLLANDE VILLKOR I TILLSTÅND**

Flygplatsen innehar, enligt ovan beskrivning, tillstånd enligt Koncessionsnämndens beslut 1995-07-06. Nedan följer en sammanställning av villkorsuppföljning för 2021. De villkor som inte är direkt eller specifikt hänförliga till den civila verksamheten kommenteras inte (n/a).

Villkor	Lydelse	Swedavia villkorsuppfyllelse
1	Om inte annat framgår av detta beslut skall verksamheten – inbegripet åtgärder för att minska vatten- och luftföroreningar och andra störningar till omgivningen – bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad Försvarsmakten uppgivit eller åtagit sig.	<i>Den civila verksamheten bedrivs i enlighet med villkoret</i>
2	Flygning med militära flygplan skall huvudsakligen ske på de tider som angetts i ärendet	n/a
3	Utflygning på låg höjd skall ske i så liten omfattning som möjligt och högst i följande omfattning.  Utflygningshöjd    Andel JA 37    Andel JAS 39  200 m                    5 %                    5 %  500 m                    5 %                    25 %	n/a
4	Start med flygplan 39 Gripen skall i så liten omfattning som möjligt ske med användning av EBK.	n/a
5	Motorprovning av militära jetplan skall ske i därför avsett provningshus. Vid ombyggnad för JAS 39 skall bästa teknik för ljudisolering användas	n/a
6	Från och med den 1 april år 2002 får reguljär linjetrafik ske endast med flygplan som uppfyller kraven i ICAO Annex 16, kapitel 3.	<b>Uppfylls</b>  <i>Inga svenska flygplatser trafikeras av flygplan som inte uppfyller kapitel 3.</i>
7	Från och med den 1 april 2001 får reguljär linjetrafik under tiden kl 22-06 ske endast med flygplan som uppfyller det i villkor 6 angivna kravet.	<b>Uppfylls</b>  <i>Inga svenska flygplatser trafikeras av flygplan som inte uppfyller kapitel 3.</i>
8	Ett system för flygvägsuppföljning skall vara infört före utgången av 1996.	n/a
9	Bullerbegränsande åtgärder skall vidtas i bostäder för permanent boende i flygplatsens område	<b>Uppfylls</b>  <i>Militärt buller är dimensionerande</i>
10	Dagvattenavlopp skall senast den 1 juli 2002 vara utrustade med oljefällor	<b>Uppfylls</b>  <i>Oljeavskiljare finns kopplat till dagvatten från den civila delen av flygplatsen</i>
11	Oljehaltigt avloppsvatten från verkstäder skall behandlas i oljeavskiljare. Halten mineralolja i utgående vatten får uppgå till högst 100 mg	n/a  <i>(Ingen verkstadsverksamhet på den civila delen av flygplatsen)</i>
12	En tvätthall för tvätt av flygplan, helikoptrar och fälthållningsfordon skall vara uppförd före 1 juli 2002. Tvättvattnet skall genomgå intern rening innan det avleds till spillvattennätet.	n/a  <i>(ingen tvätthall eller tvätt av fordon på flygstationsområdet)</i>

13	a) En ny skolskjutbana skall vara uppförd vid Hultet före utgången av 1997. b) Skjutning med lös ammunition får endast undantagsvis ske inom området väster om rullbanan	n/a
14	För samråd i frågor angående flygplatsverksamheten skall finnas ett samarbetsorgan	<i>Uppfylls</i>  <i>Swedavia deltar i samarbetsorganet som anordnas av försvarsmakten.</i>  <i>Under 2021 har de fysiska samarbetsorganen ersatts med skriftlig information/kommunikation</i>
15	Oljeavskiljare i verkstäder med tvättverksamhet ska åtgärdas enligt åtgärdsförslag senast tre år efter att länsstyrelsen beslut har vunnit laga kraft.	n/a  <i>(Denna typ av verksamhet utförs ej på civila flygstationsområdet)</i>
16	Senaste den 31 december 2016 ska det utgående tvättvattnet från fordonstvättshall renas i reningsanläggning innan utsläpp sker till det kommunala spillvattennätet	n/a  <i>(Denna typ av verksamhet utförs ej på civila flygstationsområdet)</i>
17	Farligt avfall får inte tillföras det kommunala spillvattennätet. Utgående processavloppsvatten som avleds till det kommunala spillvattennätet ska innehålla Ronneby kommuns riktlinjer.	<i>Uppfylls</i>  <i>Avisningsvätska (glykol) tillförs spillvattnet under avisningssäsong enligt överenskommelse mellan Swedavia och Ronneby Miljö &amp; teknik AB) och regeringsbeslutet (kopplat till nuvarande miljötillstånd).</i>  <i>Under slutet av 2021 har en provtagning gjorts av spillvattnet som hamnar i en brunn på plattan, och därefter vidare till kommunens spillvattennät.</i>  <i>Denna stick-provtagning kommer under våren 2022 att utvärderas tillsammans med F17 miljö med avseende på metod och möjlighet att utföra ytterligare provtagningar, i syfte att få tillförlitliga och representativa analysresultat. Detta är underlag som kommer användas i tillståndsprocessen samt som underlag för kommande eventuella förändringar i nuvarande hantering av "glykolvatten".</i>



18	Golvskurvatten från verkstäder och hangarer, vatten från karuselltvättar och från tvätt av fälgar och hjul ska renas i reningsanläggningen i flygplanstvätthallen eller omhändertas som farligt avfall	n/a <i>(Denna typ av verksamhet utförs ej på civila flygstationsområdet)</i>
19	Förbrukad tvättväska från naftatvätt ska tas omhand som farligt avfall.	n/a <i>(Denna typ av verksamhet utförs ej på civila flygstationsområdet)</i>
20	Kemikalieskåp och förråd för kemiska produkter och farligt avfall ska vara utformade så att utsläpp inte kan nå omgivande mark och vatten.	Uppfylls <i>Kemiska produkter och farligt avfall förvaras enligt gällande krav (invallade m.m.)</i>
21	Utbyte/borttagning av drivmedelscistern ska ske när förläning av tillstånd enligt SÄIFS 1997:9 (före detta Sprängämnesinspektionens föreskrifter) inte längre kan medges	n/a
22	Vid utbyte/borttagning av drivmedelscistern ska kontroll av ev. petroleumförekomst i cisternernas omedelbara närhet utföras	n/a <i>(ej aktuellt under 2021)</i>
23	Befintliga drivmedelsledningar ska i samband med ny- eller större ombyggnad eller när förlängning av tillstånd enligt SÄIFS 1997:9 inte längre medges, bytas ut mot tygodkända ledningar, om möjligt förlagda ovan mark eller alternativt i förlagda i skyddsror.	n/a
24	Klargöringsplattor med drivmedelshantering ska senast den 31 december 2017 vara försedda med oljeavskiljare som uppfyller installationstidpunktens gällande regler för oljeavskiljare.	Uppfylls <i>Oljeavskiljare finns kopplat till dagvatten från den civila delen av flygplatsen inkl uppställningsplatta</i>
25	Vid hantering och lagring av drivmedel inom verksamheten ska Försvarsmakten minimera riskerna för spridning av spill och läckage av föroreningar till omgivningen. Lämpliga åtgärder och försiktighetsmått skall vidtas i samråd med tillsynsmyndigheten, så att en negativ påverkan på omgivningen i största möjliga mån minimeras.	Uppfylls <i>Drivmedelsanläggning för flygplansdrivmedel följer gällande krav för invallning, påkörningskydd, rörmärkning, kontroll etc. i syfte att förhindra risk för påkörning, spill, läckage m.m..</i>
26	Verksamheten, dess utsläpp och miljöeffekter ska kontrolleras enligt ett skriftligt kontrollprogram	<i>Inget specifikt kontrollprogram för den civila verksamheten finns då vi inte har någon löpande provtagning.  Egenkontroll hanteras utifrån dokumentation (rutiner etc.) i flygstationens ledningssystem.  Se villkor 17 gällande pågående utredning som kopplar till egenkontroll på utsläpp av spillvatten</i>
Villkor 1 ändringstillstånd	Verksamheten ska bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad Försvarsmakten har angivit i ansökningshandlingarna eller i övrigt åtagit sig i ärendet om inte annat framgår av nedanstående villkor.	Uppfylls



Villkor 2 ändringstillstånd	Inom ramen för totalt 12 500 helikopterrörelser per år får högst 3 000 genomföras kvällstid mellan kl 18.00 och 22.00 och högst 300 nattetid mellan kl 22.00 och 06.00	n/a
Villkor 3 ändringstillstånd	Mörkerflygning med helikopter från kl 18.00 till 22.00 får förekomma högst 70 helgfria måndagar till torsdagar under veckorna 2 – 14 och 38 – 50.	n/a
Villkor 4 ändringstillstånd	Flygning under hela dygnet samt på lördagar och söndagar får ske under maximalt 20 dygn per år och endast i samband med nationella och internationella åtaganden.	n/a
Villkor 5 ändringstillstånd	I övrigt ska flygrörelser med helikopter begränsas till dagtid måndag till torsdag mellan kl 07.30 och 18.00 samt fredag och dag före helgdag mellan kl 07.30 och 15.00	n/a
Villkor 6 ändringstillstånd	De flygvägar (in- och utflygningskorridorer), flyghöjder och väntelågen för helikopter som redovisats i ansökan ska användas. Avvikelse får endast ske om det är nödvändigt på grund av trafikavvecklingsskäl eller trafiksäkerhetsskäl/Villkor 7 ändringstillstånd Ovanstående villkor gäller inte för flygningar med helikopter som stöd åt samhället eller i samband med militära insatsuppdrag.	n/a
Villkor 7 ändringstillstånd	Ovanstående villkor gäller inte för flygningar med helikopter som stöd åt samhället eller i samband med militära insatsuppdrag	n/a
Villkor 8 ändringstillstånd.	Dagvatten får inte infiltreras i marken inom vattenskyddsområdet för Kalleberga (Brantafors).	Dagvatten från de civila delarna av flygplatsen omhändertas i flottiljens dagvattensystem
Villkor 9 ändringstillstånd	Dagvatten som kan vara förorenat av urea, olja och/eller metaller får inte avledas till infiltrationsanläggning. Sådant dagvatten ska avledas till den våtmark eller reningsanordning som enligt regeringens beslut den 14 juni 2006 ska anläggas för att reducera vattnets kväveinnehåll före utsläpp till recipienten.	Dagvatten från de civila delarna av flygplatsen omhändertas i flottiljens dagvattensystem där våtmarken är en del.
Villkor 10 ändringstillstånd	Dagvatten från klargöringsplatser med drivmedelshandtering och uppställningsplatser för tankfordon ska passera oljeavskiljare klass 1 och oljefälla innan det avleds till den ovan nämnda våtmarken eller reningsanordningen. Övrigt dagvatten som kan vara förorenat av petroleumprodukter ska passera oljeavskiljare och oljefälla innan det avleds till våtmarken eller reningsanordningen.	Dagvatten från de civila delarna av flygplatsen (inkl. uppställningsplatta) omhändertas i flottiljens dagvattensystem där våtmarken är en del.
Villkor 11 ändringstillstånd	Ytor där halkbekämpning med urea sker ska rillas.	n/a
Villkor 12 ändringstillstånd	Ureaspridning ska ske så att urea, och vatten förorenat med urea, inte kan infiltrera i marken inom vattenskyddsområdet för Kalleberga (Brantafors).	Dagvatten från de civila delarna av flygplatsen omhändertas i flottiljens dagvattensystem  Under den del av året när det är avisningssäsong och urea används så går dagvattnet från uppställningsplattan till spillvattnet.
Villkor 13 ändringstillstånd	Bullerbegränsande åtgärder skall vidtas senast den 1 januari 2016 i bostäder för permanent boende i flygplatsens omgivningar, vilka vid flygning med helikopter minst tre gånger per dygn mellan kl 19.00 och 06.00 under mörkerflygperioden utsätts för en beräknad momentan ljudnivå utomhus överstigande 80 dB(A). Målet för åtgärderna ska vara att uppnå en beräknad ljudnivå inomhus som inte överstiger 45 dB(A). Beräkningarna ska utföras med tillämpning av den beräkningsmodell för flygbuller som på regeringens uppdrag fastställts av Försvarsmakten och	n/a  Militärt buller är dimensionerande



	<i>Luftfartsverket, i samråd med Naturvårdsverket, genom beslut den 26 februari 1998.</i>	
<i>Villkor 14 ändringstillstånd</i>	<i>Flytande eller lättlösliga kemikalier, oljeprodukter och avfall (inkl farligt avfall) ska förvaras och hanteras så att utsläpp till mark och vatten inte kan ske genom läckage, spill eller olyckshändelse. Utrymme för förvaring av flytande kemikalier och avfall ska ha täta golv, sakna golvavlopp samt vara invallade.  Invallningarna ska vara så konstruerade att den största behållarens volym, dock minst 10 % av den totala volym som förvaras inom invallningen, kan innehållas.  Invallningarna ska vara försedda med tak eller annat skydd mot regn och vara konstruerade i material som kan stå emot de vätskor som förvaras i dem.</i>	<i>Uppfylls  Kemiska produkter och farligt avfall förvaras och hanteras enligt gällande krav (invallade m.m.)</i>
<i>Villkor 15 ändringstillstånd</i>	<i>Om verksamhet eller delar av den upphör ska bolaget ge in en plan till tillsynsmyndigheten avseende omhändertagande av lagrade kemiska produkter och avfall från verksamheten samt för de efterbehandlingar av de föroreningar som verksamheten kan ha orsakat. Planen ska inges till tillsynsmyndigheten senast sex månader innan verksamheten avslutas.</i>	<i>Omhändertas vid en eventuell avveckling av verksamheten</i>
<i>Villkor 16 ändringstillstånd</i>	<i>Verksamheten ska kontrolleras enligt ett kontrollprogram som ska ges in till tillsynsmyndigheten för granskning senast sex månader efter det att detta tillstånd vunnit laga kraft.</i>	<i>Inget specifikt kontrollprogram för den civila verksamheten finns då vi inte har någon löpande provtagning.  Egenkontroll hanteras utifrån dokumentation (rutiner etc.) i flygstationens ledningssystem.  Se villkor 17 gällande pågående utredning som kopplar till egenkontroll på utsläpp av spillvatten</i>

## 9 SAMMANFATTNING AV RESULTATEN AV MÄTNINGAR, BERÄKNINGAR ELLER ANDRA UNDERSÖKNINGAR

Avsnittet sammanfattar de mätningar, beräkningar eller andra undersökningar som utförts under året för att bedöma verksamhetens påverkan på miljön ur olika perspektiv.

### 9.1 Utsläpp till luft

Verksamheten vid Ronneby Airport ger upphov till utsläpp i luften främst av koldioxid (CO<sub>2</sub>), kolväten (HC), kväveoxider (NO<sub>x</sub>) och svaveldioxid (SO<sub>2</sub>). Utsläpp kommer främst från flygtrafiken, fordonstrafiken (marktrafik) samt köldmedier i kylanläggningar och hanteringsförlusterna vid tankningar av flygplan och fordon. I och med Ronneby Airports arbete för att uppnå 0-utsläpp av fossil koldioxid (CO<sub>2</sub>) från den egna verksamheten så nåddes målet till 2017. Från 1/1 2017 har Ronneby Airport således enbart fordon och utrustning i sin verksamhet som drivs fossilfritt (el och fossilfri diesel). Därmed har utsläppen av just fossil koldioxid (CO<sub>2</sub>) från den verksamhet som bedrivs i Swedavias försorg minskat stort. Sedan



2017 och framåt har vi fortsatt ha högt fokus i frågan och säkerställer löpande att inget fossilt bränsle används eller att det tillkommer maskiner/utrustning som drivs av fossila drivmedel.

Utsläppen från flygplanen beräknas enligt LTO<sup>1</sup>-cykel, dvs. de rörelser flygplanen gör på en höjd av 900 meter och lägre samt deras markrörelser vid start och landningar. Tabell 2 visar LTO-utsläppen för 2021 samt för åren dessförinnan (2018-2020). Dessa uppgifter har tidigare redovisats utifrån statistik från F17 men då det funnits lite oklarheter i vad som ingår i beräkningarna (vilka civila flygrörelser) så har vi istället valt att gå över till att enhetligt redovisa Swedavias utfall av dessa beräkningar i tabell 2 nedan.

Skillnaderna i utfallen mellan åren beror till stor del på vilka flygplanstyper som trafikerat Ronneby Airport och därtill beräknas in i LTOerna. Flygplanstyperna har varierat mellan (och framförallt även under pandemiåren) åren och ger därför i vissa parametrar större skillnader än vad LTOerna speglar i sitt utfall.

Tabell 2. Utsläpp från flygtrafik baserat på LTO-cykel. (2018-2021)

Parameter\År	2021	2020	2019	2018
Antal LTO*	2 758	2840	3710	6397
CO <sub>2</sub> (ton)	540	602	1700	1930
CO (ton)	33	31	28	66
NO <sub>x</sub> (ton)	1,4	1,8	6	6,4
HC (ton)	0,85	0,76	1,2	1,8

\*Statistik/utfall kommer från Swedavias beräkningar

Hanterad mängd flygbränsle redovisas i Tabell 3.

Tabell 3. Hantering av flygbränsle. (2018-2021)

Parameter \ År	2021	2020	2019	2018
Jet-A1 (m <sup>3</sup> )	422	627	1771	1729
Avgas 100-LL (m <sup>3</sup> )	0	0	0	10

Skillnaden i mängden försålt bränsle (hanterad mängd flygbränsle Jet A1) beror på antalet rörelser men också på flygplanstyp och behovet av tankning när flygplanen befinner sig just på Ronneby Airport.

<sup>1</sup> Förklaring till LTO-beräkningarna: Beräkningarna av utsläppen under LTO-cykeln utförs internt inom Swedavia enligt EDMS-metoden

Utsläpp till luft från Swedavias egen verksamhet<sup>2</sup> baseras på förbrukningsmängder av bränslen, enligt tabell 4.

Tabell 4. Bränsleförbrukning och Elförbrukning i egen verksamhet (2018-2021)

Parameter \ År	2021	2020	2019	2018
HVO 100 (fossilfri diesel) (m3)	1,2	0,3	0,6	1,2
Elförbrukning (MWh)	332	360	470	505

Utsläppen av HC, NO<sub>x</sub>, CO<sub>2</sub> och SO<sub>2</sub> från den egna verksamhetens (baserat på bränsleförbrukningen ovan) sammanfattas i Tabell 5.

Tabell 5. Sammanfattning av övriga utsläpp i verksamheten 2021

Utsläppsslag \ Ämne	HC (kg)	NO <sub>x</sub> (kg)	CO <sub>2</sub> (ton)	SO <sub>2</sub> (kg)
Utsläpp från egen fordonstrafik (fordon/utrustning)	0,8	24	0	0
Utsläpp från drivmedelshanteringen	17	-	-	-
Utsläpp från uppvärmning	0	0	0	0
<b>Totalt 2021</b>	<b>17,8</b>	<b>24</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

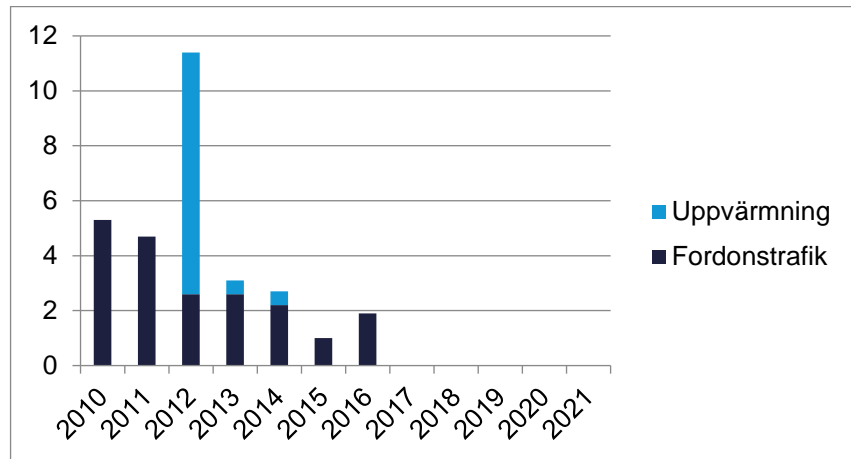
<sup>2</sup> Egen verksamhet är fordon/utrustning, uppvärmning av lokaler och hanteringsförlusterna vid tankningar av flygplan och fordon.





Figur 2 nedan visar koldioxidutsläpp (ton) från egen verksamhet under åren 2010-2021. Under dessa år har det gjorts flertalet insatser med målsättningen att helt eliminera de fossila koldioxidutsläppen och det uppnåddes till 2017 som också tydligt syns i figuren nedan.

(fordonsdrivmedel, eldningsolja etc.) (2010-2021)



Figur 2. Koldioxidutsläpp från egen verksamhet (ton).

## 9.2 Utsläpp till mark och vatten

Verksamheten vid Ronneby Airport ger utsläpp till mark och vatten. Utsläppen från den civila verksamheten av flygplatsen kommer främst från avisning av flygplan (se avsnitt 9.2.3). Utsläppen består till övervägande del av avisningsvätska, monopropylenglykol, vilket har en syreförbrukande effekt vid nedbrytning. Merparten av spillet från avisningen av flygplan förs via rännor till spillvattennätet och vidare till kommunens reningsverk (under avisningssäsongen, oktober-april).

### 9.2.1 Halkbekämpning

För halkbekämpning på viss del av plattan (där F17s halkbekämpnings-fordon ej kan framföras i närhet av byggnaden) används flytande urea och i vissa fall varm sand. Urea används vid de tillfällen då varm sand inte fungerar för att personsäkerheten skall vara tillfredsställande. Den förbrukade urean går ut i spillvattensystemet (urea används uteslutande under avisningssäsongen). Tabell 6 visar den totala mängden förbrukat halkbekämpningsmedel (som Swedavia använt enligt beskrivningen ovan) och avisningsmedel till flygplanen under åren 2018-2021.

På de ytor av plattan där F17 utför halkbekämpningen så sker det med urea.



Tabell 6. Årsförbrukning av material och kemikalier för halkbekämpning (civila delen av flygplatsen) och avisning (2018-2021).

Parameter/År	2021	2020	2019	2018
Sand (ton)	0,15	0,15	0,25	0,25
Urea (ton)	0,2	0,1	0,4	1,15
Glykol typ 1 100% (m <sup>3</sup> )	3,9	5,8	10,0	18,3
Glykol typ 2 100% (m <sup>3</sup> )	1,1	0,6	1,4	3,5

Minskningen av avisningsmedel under 2021 jämfört med 2020 beror till största del på pandemin och den minskade flygtrafiken som ett resultat av den. Förbrukningen av halkbekämpningsmedel beror till största delen av väderförhållanden men också av hur behovet av halkbekämpning ser ut. Mindre antal rörelser (under pandemiåren) minskar till viss del också behovet av att halkbekämpa.

## 9.2.2

### Avfall

Swedavia följer kontinuerligt upp det avfall som alstras på flygstationen med målsättningen att öka andelen avfall som går till materialåtervinning (följs upp som en miljöindikator).

På flygstationen finns en miljöstation där avfallet sorteras i ett flertal fraktioner som är väl uppmärkta. Farligt avfall och elektronikavfall hanteras separat, även det på uppmärkt ställe på miljöstationen. En rutin för avfallshanteringen finns i miljöledningssystemet men också som Airport Regulation (AR) som fungerar som ett regelverk för externa verksamhetsutövare som befinner sig på flygstationsområdet.

Nedan, i tabell 7, följer en sammanställning av de avfallsfraktioner och mängder som omhändertogs på Ronneby Airport under 2020 (*entreprenör Ragnsells*). Avfallsmängderna har varit mycket mindre än tidigare år och även det beror på den kraftigt minskade verksamheten på flygstationen under året 2020 på grund av pandemin.

Farligt avfall som uppstår på flygplatsen omfattas av det nya rapporteringskravet enligt Avfallsförordningen (rapportering till Naturvårdsverket). Denna rapportering hanteras av avfallsentreprenören på uppdrag (genom fullmakt) av Swedavia Ronneby Airport.



Tabell 7: Avfallsmängder Ronneby Airport (2021).

Kategori	Avfallsslag	Enhet	Totalt
Avfall - Energiåtervinning	Brännbart verksamhetsavfall	ton	2,88
	Blandat avfall till sortering	ton	0,01
Avfall - Deponi	Avfall till deponi	ton	1,78
Avfall - Farligt avfall	Lösningsmedel, spillbränsle	ton	0,13
	Absol	ton	0,074
	Aerosoler, sprayburkar	ton	0,04
	Elektronik	ton	0,19
	Olje- och bränslefilter	ton	0,13
	Spill- och avfallsolja	ton	0,023
Avfall - Materialåtervinning	Biologiskt nedbrytbart avfall	ton	0,22
	Papper - Tidningar och kontospapper	ton	1,89
	Papper - Wellpapp	ton	0,15
	Metallförpackningar	ton	0,098

### 9.2.3

#### Avisning flygplan

Utsläpp till mark och vatten kommer framförallt från avisning av flygplan som görs med glykol och utförs i Swedavias regi. För avisning av flygplan, då väderleken så kräver, används avisningsvätska huvudsakligen bestående av monopropylenglykol och vatten. Det används två typer av avisningsvätska, Typ 1 och Typ 2. Skillnaden mellan typerna består främst i olika viskositet och vidhäftningsförmåga. Typ 1 är den dominerande typen med låg vidhäftning medan typ 2 har en hög vidhäftning. Hur stor mängd glykolspill som uppstår vid en avisning varierar med väderlek och till viss del utförande av avisningen. Vid problematiska vinter- väderförhållanden förbrukas en större mängd glykol (än vid bra väderförhållande) för att avlägsna isbildning vilket resulterar i mer spill. Förbrukade mängder avisningsvätska, se tabell 6.

Det finns enligt nuvarande miljötillstånd ett regeringsbeslut från 2006 samt en överenskommelse mellan Swedavia och Ronneby Miljö och Teknik AB att glykolvattnet från plattan ska ledas till spillvattennätet.

Avisning sker på den civila uppställningsplattan som fungerar som uppställningsplats för flygplanen. Den glykol som rinner av flygplanet och ner på marken (plattan) förs, via ett dräneringssystem, till kommunens spillvattennät under avisningssäsongen (ungefär under perioden 1/10-30/4). Det finns en överenskommelse mellan Swedavia och F17 att vid behov av uppsugning av glykol på plattan så kontaktar Swedavias personal F17 för denna tjänst. Detta är en arbetsmiljöåtgärd för att personalen inte ska behöva gå i glykolvätskan kring flygplanet (och inte heller resenärerna). Sugbilen släpper den uppsugna glykolen i spillvattenbrunnen.



En pump för hantering av glykolvatten från marken finns i anslutning till den civila uppställningsplattan. Denna pump startas i samband med att avisningssäsongen påbörjas, vanligtvis kring den 1/10 varje år. Information om att pumpen startas skickas per mail till Ronneby kommun Miljöteknik, F17 Miljö. Pumpen stängs av i samband med att avisningssäsongen avslutas, vanligtvis kring 30/4. Då går istället dagvattnet från plattorna vidare till dagvattensystemet och ut till våtmarken (F17). Även avstängning av pumpen meddelas på mail enligt beskrivning ovan. Nedan beskrivs mer i detalj kring de två varianter av avisningsvätska som används.

TYP1= Blandas med vatten till en koncentration på ca 50/50. Därefter värmer vi upp blandningen till ca +70-80 C. Denna vätsketyp används för att avlägsna frost, snö och is från flygplanskroppen. Blandningen kan dessutom späs tunnare eller koncentreras så den blir fetare. Desto fetare blandning desto lägre utomhustemperaturer kan den användas vid. En "tunnare" blandning klarar inte så låga utomhustemperaturer. Det finns risk för att den börjar frysa då den innehåller mycket vatten. För att hålla koll på blandningsförhållandenas olika tolerans för utomhustemperaturerna har vi tabeller till hjälp. En 50/50 blandning som vi oftast använder klarar ca -20 C för det att den börjar frysa.

TYP2= En vätska som är har hög viskositet ("kletig"). Används ouppvärmad, det vill säga "rumstempererad" eftersom bilen står i garaget. Liknar mest en något trögflytande apelsinjuice när det läggs på flygplanet. Denna vätska späs aldrig ut, den läggs alltid på i koncentrerad form. TYP 2 lägger man på för att förhindra ny ackumulering av snö/hagel/is på flygplanskroppen om det är nederbörd.

Under 2021 stängdes pumpen av den 17/5 och startades åter den 21/9.

#### **9.2.4 Kontroll av dagvatten**

Kontroll av dagvatten hanteras i Försvarsmaktens, F17, försorg.

#### **9.2.5 Kontroll av spillvatten**

Kontroll av spillvatten hanteras i Försvarsmaktens, F17, försorg.

Under slutet av 2021 har en provtagning gjorts av spillvattnet som hamnar i en brunn på plattan, och därefter vidare till kommunens spillvattennät. Det är här som det så kallade glykolvattnet hamnar.

Denna stick-provtagning kommer under våren 2022 att utvärderas tillsammans med F17 miljö med avseende på metod och möjlighet att utföra ytterligare provtagningar, i syfte att få tillförlitliga och representativa analysresultat. Detta är underlag som bl.a. kommer användas i tillståndprocessen samt som underlag för kommande eventuella förändringar i nuvarande hantering av "glykol-vatten". Avisningsvätska (glykol) tillförs spillvattnet under avisningssäsong enligt ett regeringsbeslut från 2006 (kopplat till nuvarande miljötillstånd) och därtill en överenskommelse mellan Swedavia och Ronneby Miljö & teknik AB).

#### **9.2.6 Kontroll av brandövningsplats**

Brandövning utförs ej i Swedavias regi (hanteras av F17 och deras personal)



### 9.2.7 **Kontroll av buller och flygvägar**

Kontroll av buller och flygvägar hanteras i Försvarsmaktens, F17, försorg.

### 9.2.8 **Kontroll av köldmedia**

På flygstationen har Fortifikationsverket 5 st kylmaskiner som de ansvarar för. Rapportering till Ronneby Kommun hanteras årligen av Fortifikationsverket.

## 10

### **ÅTGÄRDER SOM VIDTAGITS UNDER ÅRET FÖR ATT SÄKRA DRIFT OCH KONTROLLFUNKTIONER**

Flygstationen har sedan 2003 ett miljöledningssystem enligt ISO 14 001. Sedan juni 2012 lyder Ronneby Airport under Swedavias gemensamma och multicertifierade miljöledningssystem enligt ISO 14 001:2015.

Under 202 hade Ronneby Airport en intern och en extern miljörevision som resulterade i ett antal mindre avvikelser och observationer där merparten handlar om mindre brister i dokumentation (styrande dokument i form av bl.a. rutiner).

Den egenkontroll som åligger verksamheten hanteras utifrån dokumentation (rutiner etc.) i ledningssystemet. Under 2021 har Swedavia infört en ny plattform för ledningssystemet som kommer att omfatta flera olika områden, inte bara miljöledning. Denna nya plattform möjliggör integrering mellan olika områden (och dess dokumentation) som har beröring med varandra och ger också en bättre användarvänlighet för att säkerställa efterlevnad av tex regelkrav.

## 11 **ÅTGÄRDER SOM GENOMFÖRTS MED ANLEDNING AV EVENTUELLA DRIFTSTÖRNINGAR, AVBROTT, OLYCKOR, FÖRBÄTTRINGSFÖRSLAG M.M.**

Under 2021 rapporterades inga (0 st) verksamhetsavvikelser/händelser relaterat till miljö i flygstationens interna avvikelserrapporteringsystem QOMS.

Det inträffar vanligtvis (statistiskt sätt) relativt få verksamhetsavvikelser/händelser relaterat till miljö på flygstationen så antalet som redovisas här årligen är oftast lågt, mellan 0-4 st. Under 2021 har flygstationen haft begränsat öppethållande med anledning av rådande situation och därav liten flygverksamhet vilket för 2021 kan vara en bidragande orsak till att inga sådana avvikelser/händelser inträffat.

## 12 **ÅTGÄRDER SOM GENOMFÖRTS UNDER ÅRET MED SYFTE ATT MINSKA VERKSAMHETENS FÖRBRUKNING AV RÅVAROR OCH ENERGI SAMT UTSLÄPP AV FOSSIL CO<sub>2</sub>**

Under 2021 likväl som 2020, utifrån rådande läge med pandemins påverkan på verksamheten, har Ronneby Airport inte haft möjlighet att jobba aktivt med sitt löpande energibesparingsarbete lika fokuserat som tidigare år. Den lokala energigruppen i samarbete med fastighetsägaren Fortifikationsverket har haft möte under året och aktiviteter som funnits med i plan och utförts under året är följande;



- Bytt ut belysningsarmaturer i garagen till LED-belysning
- Synkning av skymningsreläerna till utomhusbelysningen på flygstationen
- Översyn av ventilationen generellt för att säkerställa effektiviteten etc.

Under 2021 har det varit fortsatt fokus på att löpande säkerställa att inga den egna verksamheten inte genererar några utsläpp av fossil koldioxid (gällande bränsle till fordon och utrustning etc.).

13

### **ERSÄTTNING AV KEMISKA PRODUKTER MM**

Swedavia har ett koncerngemensamt kemikalierregister (iChemistry) med syfte att bland annat underlätta produktjämförelser och riskbedömningar av kemiska produkter på respektive flygplats. Samtliga nya produkter ska miljöbedömas och godkännas av Swedavias gemensamma kemikaliegrupp innan de tas in i verksamheten. Produkterna registreras därefter i iChemistry, som alla anställda har tillgång till via dator. Här finns säkerhetsdatablad, skyddsblad och annan information kring bland annat hantering av produkterna. Riskbedömning av alla kemikalier ur arbetsmiljösynpunkt pågår löpande.

Den gemensamma kemikaliegruppen på Swedavia granskar alla produkter mot bl.a. Kemikalieinspektionens prioriteringsguide och begränsningsdatabas i syfte att fasa ut olämpliga produkter och minska miljöpåverkan. I övrigt sker en löpande översyn och substitution av kemiska produkter i verksamheten vilket också gjorts på Ronneby Airport under 2021. Löpande kemikalieronder utförs i verksamheten där kemikalier och förvaring går igenom systematiskt för att upptäcka eventuella brister.

14

### **ÅTGÄRDER FÖR ATT MINSKA SÅDANA RISKER SOM KAN GE UPPHOV TILL OLÄGENHETER FÖR MILJÖN ELLER MÄNNISKORS HÄLSA**

Swedavia har en riskprocess som innehåller identifiering och hantering av risker inom företaget. På flygplatserna finns en riskbank som omfattar flera olika perspektiv, inklusive miljörisker. Riskbanken innehåller de så kallade toppriskerna och därutöver finns en miljörisklista som omfattar alla miljörisker som identifierats i verksamheten (även med låg sannolikhet och påverkan). Riskvärderingen i miljörisklistan revideras löpande efter behov. Nya risker kan tillföras listan löpande och då görs bedömning samt ev. åtgärder för att omhänderta risken.

De största identifierade miljöriskerna är kopplade till Swedavias och Air BPs förvaring och hantering av glykol och flygbränsle. Riskreducerade åtgärder som har vidtagits är invallningar, larm och tillsyn av de anläggningar/cisterner där flygbränsle och glykol förvaras, dessa kontrolleras löpande.

15

### **MILJÖPÅVERKAN VID ANVÄNDNING OCH OMHÄNDERTAGANDE AV DE VAROR SOM VERKSAMHETEN TILLVERKAR**

Punkten är inte tillämplig på flygstationsverksamheten eftersom verksamheten i första hand går ut på att generera tjänster. Någon tillverkning av varor sker inte.



**FÖRTECKNING ÖVER BILAGOR.**

-