

BILAGA 3 - GÄLLANDE TILLSTÅND OCH BESLUT

1 INLEDNING OCH HISTORIK

Flygplatsverksamheten vid Göteborg Landvetter Airport omfattas av en rad domar och beslut. Nedan lämnas först en övergripande redovisning av de mest centrala avgörandena för flygplatsverksamheten vid Göteborg Landvetter Airport genom åren. För en fullständig redovisning av gällande meddelade domar och beslut avseende Swedavias verksamhet, se tabeller nedan i avsnitt 2. Gällande villkor och föreskrivna försiktighetsmått redovisas i avsnitt 3 nedan.

Koncessionsnämnden för miljöskydd (Koncessionsnämnden) lämnade genom beslut 1976-11-23, nr 138/76, Luftfartsverket tillstånd enligt miljöskyddslagen till verksamheten vid Göteborg Landvetter flygplats. Det slutliga avgörandet av vilka villkor som skulle gälla för tillståndet i bullerfrågor och avledande av avloppsvatten uppskötts under en prövotid och prövotiden förenades med ett antal provisoriska föreskrifter.

Genom beslut 1983-01-13, nr 3/83, förordnande Koncessionsnämnden att det föreskrivna prövotidsförfarandet rörande buller- och vattenföroreningsfrågor skulle upphöra och fastställde slutliga villkor i fråga om bullerstörningar och avloppsvatten från verksamheten. Nämnden föreskrev i villkor 9 att Luftfartsverket senast före utgången av 1987 till Koncessionsnämnden skulle komma in med den redovisning rörande flygverksamheten vid flygplatsen och därmed förenade bullerstörningar som erfordrades för att omprövning skulle kunna ske av meddelade bullervillkor.

Efter att Luftfartsverket redovisat den i villkor 9 föreskrivna redovisningen meddelade Koncessionsnämnden beslut 1990-02-05, nr 8/90, angående omprövning av villkor i tillståndet till verksamheten vid Göteborg Landvetter flygplats och lämnade Luftfartsverket fortsatt tillstånd till verksamheten. Prövningen omfattade buller samt frågor rörande vatten- och luftföroreningar. Luftfartsverket förelades också att under en prövotid utreda vissa frågor rörande vatten och utsläpp till luft. I villkor 14 reglerades att ”Senast före utgången av år 1999 eller, om antalet flygrörelser med tunga flygplan (>7 ton och all jet) dessförinnan överstiger 65 000 om året, i god tid innan detta beräknas ske, skall Luftfartsverket till koncessionsnämnden inge den redovisning rörande flygverksamheten som erfordras för att omprövning skall kunna ske av villkoren för verksamheten.”

Genom beslut 1993-02-04 avslutade Koncessionsnämnden prövotidsförfarandet i beslut 1990-02-05, nr 8/90, och meddelade ytterligare villkor rörande glykolhantering, halkbekämpningsmedel och hantering av släckningskemikalier. I

beslutet angavs att Koncessionsnämndens beslut från 1990 hade överklagats till regeringen avseende utsläpp till luft från flygtrafiken och att regeringen ännu inte avgjort ärendet, varför den frågan inte prövades av Koncessionsnämnden. Efter överklagande av Koncessionsnämndens beslut från 1990 flyttade regeringen i beslut 1993-06-10, nr 5, bl.a. fram tidpunkten för avgörande av villkor för utsläpp till luft av kväveoxider och meddelade ytterligare ett villkor angående en flygväg.

I Koncessionsnämndens beslut 1996-05-02, nr 76/96, avslutades prövotidsförfarandet meddelat i regeringens beslut från 1993 och Koncessionsnämnden föreskrev ytterligare villkor angående utsläpp till luft av kväveoxider. Koncessionsnämndens beslut överklagades varefter regeringen i beslut 1998-11-26, nr 9, justerade innehållet i första stycket i det av Koncessionsnämnden meddelade villkoret.

Den 29 december 1998 lämnade Luftfartsverket in en redovisning av verksamheten till Koncessionsnämnden i enlighet med kravet i villkor 14. Handlingarna lämnades den 5 januari 1999 över till miljödomstolen vid Vänersborgs tingsrätt, mål M 239-99.

Naturvårdsverket lämnade den 2 april 2001 in en ansökan till miljödomstolen vid Vänersborgs tingsrätt om begäran om omprövning enligt 24 kap. 5 § miljöbalken av flygverksamheten på Göteborg Landvetter Airport, mål M 118-01. Den 15 januari 2003 avskrev miljödomstolen vid Vänersborgs tingsrätt mål M 239-99 då verksamheten vid flygplatsen var föremål för omprövning enligt miljöbalken i det mål som initierats av Naturvårdsverket, mål M 118-01.

I mål M 118-01 meddelade miljödomstolen dom 2006-03-10. Miljödomstolen upphävde de villkor som föreskrivits för tillståndet till verksamheten vid Göteborg Landvetter Airport i samtliga tidigare beslut från Koncessionsnämnden för miljöskydd och i förekommande fall av regeringen efter överklagande, förutom regeringens beslut 1998-11-26 i fråga om handlingsplan för en begränsning av utsläppen av kväveoxider. Miljödomstolen meddelade ett antal slutliga villkor, bl.a. att flygverksamhetens omfattning inte får överstiga 80 000 flygrörelser per år med tunga flygplan (> 7 ton och all Jet). Luftfartsverket ålades vidare att vidta ett antal utredningar. Dessa utredningar skulle genomföras i samråd med Naturvårdsverket och tillsynsmyndigheten och redovisas till miljödomstolen senast den 1 juli 2007. Därutöver meddelade domstolen ett antal provisoriska villkor som i huvudsak bestod av tidigare gällande villkor rörande in- och utflygning till och från flygplatsen.

Domen överklagades och Miljööverdomstolen meddelade dom 2007-11-07 i vilken smärre justeringar gjordes i meddelade villkor samt ett ytterligare utredningsvillkor meddelades, mål M 2856-06.

Miljödomstolen meddelade dom 2008-10-08 i mål M 118-01 och mål M 3129-05, se nedan, i vilken prövotidsförordnandena i respektive mål avslutades och slutliga

villkor meddelades med undantag för den exakta dragningen och bredden av flygvägskorridorerna samt frågan om vilken andel landande flygplan som vid högtrafik ska följa Slutna STAR som sattes på provotid.

Domen överklagades och Miljööverdomstolen meddelade dom 2009-12-22, mål M 8675-08, i vilken villkor angående utsläpp till luft och bullerskyddsåtgärder fick förändrat innehåll.

Mark- och miljödomstolen avslutade provotidsförfarandet i mål M 118-01 och M 3129-05 från 2008 genom dom 2011-06-27. I domen meddelades ett slutligt villkor med innehåll att bredden av flygvägskorridoren fastställdes. Domen har vunnit laga kraft.

1.1 Luftrum -98

Parallellt med omprövningen av samtliga villkor för verksamheten under 2000-talet pågick en prövning av Luftrum-98, det flygvägssystem som togs i drift den 8 oktober 1998. Det föranleddes av att Miljööverdomstolen i beslut 2005-05-31 i mål M 4415-01 undanröjde miljödomstolens dom och länsstyrelsens beslut angående införande av Luftrum-98 och återförvisade målet för ny prövning. Domstolen ansåg att de förändringar av verksamheten som genomförandet av Luftrum-98 innebar inte kunde omfattas av gällande tillstånd för Göteborg Landvetter Airport. Med anledning av detta förelade länsstyrelsen i Västra Götalands län i beslut 2005-09-23 Luftfartsverket att senast den 30 juni 2006 återgå till det flygvägssystem som gällde före införandet av Luftrum-98. Efter överklagade av bl.a. Luftfartsverket förlängde miljödomstolen i dom 2006-03-03 i mål M 2480-05 tiden för när återgång skulle ske till den 31 december 2006.

Domen i målet ovan överklagades varefter Miljööverdomstolen genom beslut 2006-10-20 avskrev målet med hänsyn till att det överklagade åtgärdsföreläggandet förlorat sin verkan då Luftfartsverket beviljats tillstånd till Luftrum-98, se nedan.

I slutet av december 2005 lämnade Luftfartsverket in en ansökan om tillstånd till Luftrum-98 och genom dom 2006-07-11 lämnade miljödomstolen verket tillstånd till Luftrum-98, mål M 3129-05. Tillståndet fick begränsad giltighet fram till den 31 december 2008. Tillståndet förenades med en provotid avseende vilken utflygningsväg som skulle användas mot Stockholm och andra destinationer nordost om flygplatsen så att tätorter och annan bebyggelse skulle kunna undvikas. Genom beslut 2007-07-18 bestämde miljödomstolen att målet skulle handläggas gemensamt med mål M 118-01. Frågan om obegränsat tillstånd till Luftrum-98 och val av utflygningsväg kom därmed att prövas tillsammans med mål M 118-01 och M 3129-05 och frågorna avgjordes i ovan nämnd dom från 2008.

2 GÄLLANDE DOMAR OCH BESLUT

I nedan tabeller framgår gällande domar och beslut i anmälningsärenden för Swedavias verksamhet vid Göteborg Landvetter Airport.

2.1 Tillståndsbeslut

Datum	Beslutsinstans	Målnummer	Ärendet avser
1976-10-26	Vattendomstolen	VA 27/76	Avledande av dagvatten från Landvetters flygplats m.m.
1976-11-23	Koncessionsnämnden för miljöskydd	138/76	Tillstånd enligt miljöskyddslagen till verksamheten vid Göteborg Landvetter flygplats
1998-11-26	Regeringen	M 96/2447/8	Beslut avseende utsläpp av kväveoxider till luft
2006-03-10 2006-11-07	Miljödomstolen Miljööverdomstolen	M 118-01 M 2856-06	Omprövning enligt 24 kap. 5 § miljöbalken av verksamheten vid Göteborg Landvetter Airport
2006-07-11	Miljödomstolen	M 3129-05	Ansökan om tillstånd till luftrumsförändringar (Luftrum-98) för Göteborg Landvetter Airport
2007-12-19	Miljödomstolen	M 1597-07	Dimensionerande flygplan för bullerskyddsåtgärder
2008-10-08 2009-12-22	Miljödomstolen Miljööverdomstolen	M 118-01 M 3129-05 M 8675-08	Omprövning av verksamheten vid Göteborg Landvetter Airport
2011-06-27	Mark- och miljödomstolen	M 118-01	Omprövning av verksamheten vid Göteborg Landvetter Airport; uppskjutna frågor

2.2 Gällande beslut i anmälningsärenden från tillsynsmyndigheten (länsstyrelsen)

Datum	Diarienummer	Beslutet avser
1999-06-09	243-19076-99	Anmälan om kompostering av organiskt avfall.
1999-06-28	243-35095-98	Anmälan om installation av flispanna.
2007-05-21	555-20510-2007	Anmälan om dimensionerande flygplanstyp för bullerskyddsåtgärder i enlighet med miljödom M 118-01.
2007-08-23	555-49410-2007	Anmälan om komplettering av panncentral
2009-10-09	555-59402-2009	Anmälan om byggnation och installation av fordonstvätt
2010-02-17	555-115095-2009	Anmälan byte av oljeavskiljare vid brandövningsplatsen.
2010-04-19	555-2966-2010	Anmälan om åtgärder för hantering av dagvatten i enlighet med miljödom M118-01
2010-06-09	555-8311-2010	Anmälan angående åtgärder för att omhänderta och efterbehandla PFOS-påverkat vatten.
2011-12-19	555-29471-2011	Anmälan om indunstning av uppsamlad glykol.
2012-03-15	551-36988-2011	Anmälan om ändring av dimensionerande flygplan för bullerskyddsåtgärder från Boeing 747-200 till 747-400.
2013-02-07	555-20913-2012	Anmälan enligt miljöbalken angående ändring av verksamheten, införande av två nya flygvägar för landning.

3 GÄLLANDE VILKOR OCH FÖRSIKTIGHETSMÅTT

Nedan meddelade villkor och försiktighetsmått gäller i dag för Göteborg Landvetter Airport.

3.1 Slutliga villkor

Nedanstående villkor är kopplade till miljöbalken och har beslutats av miljödomstolen 2006-03-10, 2008-10-08, 2011-06-27 samt av Miljööverdomstolen 2009-12-22. Numreringen av villkoren är angivna enligt flygplatsens kontrollprogram som tillsynsmyndigheten beslutade om 2012-05-08 (länsstyrelsens dnr. 555-9623-2012). Vid varje villkor framgår domstolens beslutsdatum inom parentes.

Villkor 1 – Allmänt villkor (2006-03-10)

Verksamheten skall, om inte annat framgår av nedan angivna villkor, bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad Luftfartsverket i ansökningshandlingar i tidigare ärenden eller i detta mål angivit eller åtagit sig.

Flygverksamhetens omfattning får inte överstiga 80 000 flygrörelser per år med tunga flygplan (>7 ton och all Jet).

Villkor 2 – Startprocedur (2006-03-10)

Luftfartsverket skall före utgången av år 2006 publicera en bestämmelse om att proceduren i flygplanets handbok för start med lägsta möjliga buller skall användas vid start och stigning.

Villkor 3 – Bullerskyddsåtgärder (2006-03-10)

Villkoret är ersatt med villkor 18 (U2), se nedan.

Villkor 4 – Bullermätning (2006-03-10)

Luftfartsverket skall vart tredje år genom mätning kontrollera hur aktuell bullerberäkning – enligt den beräkningsmodell för flygbuller som senast fastställts av Forsvarsmakten och Luftfartsverket eller Luftfartsstyrelsen i samråd med Naturvårdsverket, eller provisorisk metod som fastställts av tillsynsmyndigheten – stämmer överens med den verkliga bullerexponeringen. Efter samråd med Luftfartsverket skall tillsynsmyndigheten fastställa hur mätningarna skall genomföras.

Den första mätningen skall genomföras under innevarande år.

Villkor 5 – Halkbekämpning (2006-03-10)

Luftfartsverket får för halkbekämpning av bansystem och stationsplatta inte använda andra halkbekämpningsmedel än sådana som är baserade på acetat, formiat eller annat ämne med från hälso- och miljösynpunkt jämförbara eller bättre egenskaper. Innan Luftfartsverket använder ett halkbekämpningsmedel som verket bedömt vara baserat på ett ämne med jämförbara eller bättre hälso- och miljöegenskaper skall tillsynsmyndigheten informeras.

I undantagsfall får urea användas i samband med underkyllt regn eller vid motsvarande svåra isförhållanden eller på platser som från trafiksäkerhetssynpunkt kräver särskilt noggrann halkbekämpning. När urea har använts skall tillsynsmyndigheten informeras skriftligen om det.

Villkor 6 – Avloppsvatten från verkstäder (2006-03-10)

Allt avloppsvatten från verkstäder som kan bli oljekontaminerat skall behandlas i oljeavskiljare på ett sådant sätt att halten olja (oljeindex) i utgående vatten som riktvärde inte överstiger 5 mg/l vid utsläppspunkten till flygplatsens spillvattennät.

Villkor 7 – Kallavfettningsmedel (2006-03-10)

Kallavfettningsmedel som inte är självspaltande får inte föras till flygplatsens spillvattennät eller släppas ut på annat sätt.

Villkor 8 – Utsläpp till spillvatten (2006-03-10)

Spillvatten som leds till flygplatsens spillvattennät får inte innehålla halter av föroreningar som överskrider, som riktvärde* och månadsmedelvärde, följande värden:

Cd	1,0 µg/l
Pb	0,05 mg/l
Cu	0,20 mg/l
Cr _{tot}	0,05 mg/l
Ni	0,05 mg/l
Zn	0,20 mg/l
Olja (Oljeindex)	5 mg/l

*Med riktvärde avses ett värde som, om det överskrids, medför en skyldighet för tillståndshavaren att vidta åtgärder så att värdet kan hållas.

Villkor 9 – Brandövningsplatsen (2006-03-10)

Brandövningsplatsen skall byggas med helt täta system för släckvatten, släckvätskor och oljespill samt reningsanordning för överskottsvätskor så att inget förorenat vatten leds till recipienten.

Villkor 10 – Borttagning av gummi från banan (2006-03-10)

Borttagning av gummi från banan skall så långt det är praktiskt möjligt ske på mekaniskt sätt.

Villkor 11 – Kemiska produkter (2006-03-10)

Från och med den 1 januari 2008 får det i följande delverksamheter på flygplatsen inte användas sådana kemiska produkter för vilka det saknas dokumenterad kunskap om risken för olägenheter för människors hälsa och miljön på grund av dålig nedbrytbarhet, akut och kronisk toxicitet och bioackumulering:

- service och underhåll av flygplan, markanläggningar samt mark- och servicefordon, med undantag för den verksamhet som rör bränsleförsörjning av flygplan,
- räddningstjänsten.

Tillsynsmyndigheten får medge undantag från kravet på dokumenterad kunskap och anstånd från tidskravet för en enskild kemisk produkt.

Kemiska produkter som enligt tillämpliga föreskrifter är klassificerade som hälso- eller miljöfarliga och farligt avfall skall hanteras på sådant sätt att spill eller läckage som kan medföra miljö- eller hälsorisker inte kan nå avloppet.

Villkor 12 – Tankar (2006-03-10)

Tankar med tillhörande påfyllningsanordningar skall vara invallade i täta invallningar som rymmer största tankens volym och minst 10 % av summan av övriga tankar, om det finns flera i samma invallning.

Villkor 13 – Olja för uppvärmning (2006-03-10)

För det fall olja används för uppvärmning av lokalerna får endast oljekvalitet med en svavelhalt på högst 0,1 viktprocent användas.

Villkor 14 – Informationsorgan (2006-03-10)

För informationsutbyte i frågor rörande verksamheten vid flygplatsen skall det finnas ett informationsorgan. I organet skall det ingå representanter för Luftfartsverket, Naturvårdsverket, Länsstyrelsen i Västra Götalands län, Länsstyrelsen i Hallands län, Göteborgsregionens kommunalförbund, Härryda, Göteborgs, Lerums, Mölndals, Kungsbacka, Borås, Bollebygd, Partille, Marks, Alingsås och Ale kommuner, samt företrädare för Gryaab. Flygbolag samt pilot- och flygledarorganisationer får utse representanter i informationsorganet. På förslag från Luftfartsverket, Naturvårdsverket eller ovannämnda länsstyrelser får tillsynsmyndigheten besluta att även andra kan adjungeras i informationsorganet.

Tillsynsmyndigheten bestämmer närmare hur arbetet i informationsorganet skall bedrivas.

Villkor 15 – Informationsfunktion (2006-03-10)

Vid flygplatsen skall Luftfartsverket ha en informationsfunktion med uppgift att vid förfrågningar och när det annars behövs ge allmänheten och informationsorganet upplysningar om verksamheten vid flygplatsen.

Villkor 16 – Kontrollprogram (2006-03-10)

För verksamheten skall finnas ett kontrollprogram, som möjliggör en bedömning av om villkoren följs. I kontrollprogrammet skall anges mätmetoder, mätfrekvens och utvärderingsmetoder.

Villkor 17 (villkor U1) – Handlingsplan för marktransporter (2009-12-22)

Luftfartsverket ska verka för ett genomförande av de åtgärder som beskrivs i verkets handlingsplan för minskade utsläpp till luft, daterad 2009-06-18.

Genomförda åtgärder ska redovisas i miljörapporten.

Villkor 18 (villkor U2) – Bullerskyddsåtgärder (2009-12-22 och 2008-10-08)

Luftfartsverket ska vidta bullerskyddsåtgärder i bostadsbyggnader samt vård- och undervisningslokaler som utomhus

- exponeras för FBN 55 dB(A) eller däröver
- exponeras för maximalljudnivåer 70 dB(A) eller därutöver, minst 150 dagar per år med minst 3 flygrörelser per natt.

Målet för de bullerbegränsande åtgärderna ska vara att flygbullernivån FBN inomhus inte överstiger 30 dB(A) och att den maximala ljudnivån inomhus nattetid i de lokaler som används nattetid inte överstiger 45 dB(A).

Åtgärder behöver inte vidtas på skol- eller vårdbyggnader som utsätts för den angivna nivån om de inte används för ändamålet nattetid annat än undantagsvis.

Dimensionerande för bullerskyddsåtgärderna ska vara de i dagsläget mest bullrande flygplanstyperna (för närvarande Boeing 747-200), dock inte sådana flygplanstyper som endast förekommer vid enstaka tillfällen.

Vid bestämmande av vilka byggnader som ska bli föremål för åtgärder ska teoretiska beräkningar av flygbuller göras med den beräkningsmodell för flygbuller som senast fastställts av Luftfartsstyrelsen och Försvarsmakten i samråd med Naturvårdsverket, eller enligt den provisoriska metoden som fastställts av tillsynsmyndigheten.

Bullerskyddsåtgärder ska vid behov vidtas på byggnader som är byggda före miljödomstolens dom den 10 mars 2006. Byggnader som åtgärdats med stöd av villkor 3 i nämnda dom berörs inte av detta villkor.

Bullerskyddsåtgärderna ska utformas och företas i samråd med fastighetsägarna. Vid bedömning av vilka åtgärder som ska vidtas ska även hänsyn tas till att kostnaderna är rimliga med hänsyn till bostadens standard och värde. Vid denna rimlighetsbedömning ska även beaktas tidigare vidtagna åtgärder och nedlagda kostnader på fastigheten. Åtgärderna ska vara vidtagna senast inom tre år från det att denna dom har vunnit laga kraft för då berörda byggnader och därefter inom ett år efter det att en byggnad berörs.

Vid meningsskiljaktighet mellan Luftfartsverket och fastighetsägaren om åtgärdernas utformning och dimensionering ska Luftfartsverket hänskjuta frågan till tillsynsmyndigheten för beslut om vilka åtgärder som bedöms rimliga att kräva. Tillsynsmyndigheten kan också i sådana fall medge anstånd från tidskravet för genomförande av åtgärder.

Villkor 19 (villkor U3-U5 samt U10, punkt 1) – Flygvägar, trafikavveckling, nattrestriktioner m.m. (2009-12-22 och 2011-06-27)

Ankommande och avgående trafik som framförs enligt Instrument Flight Rules (IFR) ska i huvudsak avvecklas efter det föreslagna SID/STAR systemet med tillhörande regelverk (Transportstyrelsens författningssamling). Minst 90 % av startande IFR-trafik ska som riktvärde* framföras inom föreslagna flygstråk (SID).

Bredden av flygvägskorridorerna fastställs till \pm en NM (Nautisk mil) från de nominella flygvägarna.

*Med riktvärde avses ett värde som, om det överskrids, medför en skyldighet för tillståndshavaren att vidta åtgärder så att värdet kan hållas

Villkor 20 (villkor U3-U5 samt U10, punkt 2) – Flygvägar, trafikavveckling, nattrestriktioner m.m. (2008-10-08)

När trafiksituation och väderförhållanden medger detta skall bana 21 användas för start och bana 03 för landning. Om under ett år andelen starter på bana 03 överstiger 25 % eller andelen landningar på bana 21 överstiger 75 % ska LFV undersöka anledningen härtill samt till tillsynsmyndigheten redovisa resultatet av undersökningen jämte förslag till åtgärder.

Villkor 21 (villkor U3-U5 samt U10, punkt 3) – Flygvägar, trafikavveckling, nattrestriktioner m.m. (2008-10-08)

Trafikavveckling av jettrafik ska ske enligt följande

Startande

Luftfartyg ska följa SID tills de uppnått lägst höjden 6 500 FT (2 000 m) MSL.

Tidigaste tillåten avvikelse från SID Södra spåret är när luftfartyget uppnått lägst höjden 10 000 fot.

Nattetid (kl. 22.00-06.00) ska luftfartyg följa SID till definierade angivna fasta punkter för tidigaste avvikelse eller till dess luftfartygen uppnått lägst höjden 10 000 FT (3 050 m) MSL. Nattetid får luftfartyg inte lämna SID SABAK förrän vid den fasta svängpunkten vid start från bana 21.

Landande

Luftfartyg ges färdtillstånd till lägst 3 000 FT (900 m) MSL till dess slutlig inflygning påbörjas.

Luftfartyg ska under högtrafik tillämpa Öppna STAR och under lågtrafik Slutna STAR förutsatt att luftfartyget har godkänd navigeringsutrustning.

Vid tillämpning av Öppna STAR radarleds normalt luftfartygen under 5 000 FT (1 500 m) MSL inom angivna radarledningsområden.

Villkor 22 (villkor U3-U5 samt U10, punkt 4) – Flygvägar, trafikavveckling, nattrestriktioner m.m. (2008-10-08)

Trafikavveckling av propellertrafik, MTOW överstigande 7 000 kg, ska ske enligt följande:

Startande

Luftfartyg ska följa SID upp till en höjd av lägst 4 000 FT (1 200 m) MSL. När luftfartygets prestanda medför trafikavvecklingssvårigheter eller avsevärd försening används under tiden kl. 06.00-22.00 definierade lågfartssektorer.

Landande

Luftfartyg ges färdtillstånd till lägst 3 000 FT (900 m) MSL men tillåts sjunka till 2 500 FT (750 m) MSL på baslinje mot slutlig inflygning.

Luftfartyg ska under högtrafik tillämpa Öppna STAR och under lågtrafik Slutna STAR förutsatt att luftfartyget har godkänd navigeringsutrustning.

Villkor 23 (villkor U3-U5 samt U10, punkt 5) – Flygvägar, trafikavveckling, nattrestriktioner m.m. (2008-10-08)

Visuell inflygning med jettrafik eller propellertrafik (MTOW överstigande 7 000 kg) är ej tillåten.

Villkor 24 (villkor U3-U5 samt U10, punkt 6) – Flygvägar, trafikavveckling, nattrestriktioner m.m. (2008-10-08)

För trafikavveckling av lätt IFR-trafik (propellerdrivet luftfartyg med MTOW 7 000 kg eller lägre) gäller följande:

Startande

Luftfartyg tillåts efter start svänga på kurs direkt mot destination via lämpligaste navigationshjälpmedel.

Landande

Luftfartyg ges klarering till lägst 3 000 FT (900 m) MSL men tillåts lämna höjden för lägst 2 000 FT (600 m) MSL, när hänsyn till hinderfrihet medger detta. Inflygningen fullföljs visuellt när så är möjligt.

Villkor 25 (villkor U3-U5 samt U10, punkt 7) – Flygvägar, trafikavveckling, nattrestriktioner m.m. (2008-10-08)

En procedur för kontinuerlig nedstigning från hög höjd såsom marschhöjd, ska färdigställas och publiceras.

Villkor 26 (villkor U3-U5 samt U10, punkt 8) – Flygvägar, trafikavveckling, nattrestriktioner m.m. (2008-10-08)

Avvikelser från den trafikavvecklingsmetodik som angetts får ske i följande situationer:

- Luftfartyg tillåts avvika då flygsäkerheten så kräver.
- Luftfartyg tillåts avvika vid skolflygning IFR.
- Luftfartyg tillåts avvika p.g.a. väderskäl (t.ex. åskväder eller isbildningsrisk) eller väntningssituationer (t.ex. dimma eller halkbekämpning).
- Luftfartyg tillåts avvika då navigeringshjälpmedel på vilket SID och/eller STAR baseras på är ur funktion eller otillförlitligt. Strävan skall dock vara att efterlikna SID/STAR vid utarbetande av klarering.
- Luftfartyg tillåts avvika då andra luftrumsintressenter starkt begränsar tillgängligt utrymme i någon del av terminalområdet.
- Luftfartyg tillåts avvika i samband med ambulanstransport.

Villkor 27 (villkor U3-U5 samt U10, punkt 9) – Flygvägar, trafikavveckling, nattrestriktioner m.m. (2008-10-08)

Flygvägen SID Nolvik1P/Negil2P för tunga lågprestandaflygplan ska ha den sträckning som framgår av ett i Regeringsbeslut daterat 1993-06-10 (Regeringsärende M 90/873/8) som 1:2 betecknat förslag.

Villkor 28 (villkor U7) – Dagvattenrening (2008-10-08)

Luftfartsverket ska bygga en dammanläggning för rening av dagvattnet som minst motsvarar etapp 1 och etapp 2a enligt Utredning avseende dagvattenhantering, aktbilaga 173, flik U7. Anläggningen ska tas i drift före utgången av år 2010.

All grå snö som samlas upp ska läggas upp med avrinning mot reningsanläggning.

Villkor 29 (villkor U8) – Hantering av avisningsvätska (2008-10-08)

Avisningsvätskan ska samlas upp. Uppsamlingsgraden med avseende på glykol ska från och med 2011 vara minst 70 % av använd mängd glykol som riktvärde* och årsmedelvärde. Avisningsvätskan som samlas upp ska upparbetas och återanvändas så långt det är möjligt.

Vidtagna åtgärder som syftar till att minska spillet ska rapporteras till tillsynsmyndigheten i den årliga miljörapporten.

Den uppsamlade vätskan som inte kan återanvändas ska tillföras spillvattennätet efter samråd med GRYAAB och tillsynsmyndigheten. Den uppsamlade vätskan ska, innan den leds till spillvattennätet på flygplatsen, renas så att halten metaller och olja som riktvärde* inte överskrider följande värden:

Cd	1,0 µg/l
Pb	0,05 mg/l
Cu	0,20 mg/l
Cr _{tot}	0,05 mg/l
Ni	0,05 mg/l
Zn	0,20 mg/l
Olja (Oljeindex)	5 mg/l.

Värdena ovan ska klaras vid varje utsläppspunkt inom flygplatsområdet.

Glykolförorenad snö ska läggas upp så att glykolen avrinner mot spillvattennätet.

*Med riktvärde avses ett värde som, om det överskrids, medför en skyldighet för tillståndshavaren att vidta åtgärder så att värdet kan hållas.

Regeringens beslut 1998-11-26 i fråga om handlingsplan för en begränsning av utsläppen av kväveoxider

Luftfartsverket skall före utgången av år 2003 ha upprättat en handlingsplan för en begränsning av utsläppen av kväveoxider från flygplatsen så att de år 2010 inte överstiger 200 ton per år. Handlingsplanen skall lämnas in till Statens naturvårdsverk och Länsstyrelsen för Västra Götaland.

3.2

Delegation

Miljödomstolen har – med stöd av 22 kap. 25 § tredje stycket miljöbalken – utöver vad som framgår av slutligt villkor 18 (U2) ovan, överlåtit till

tillsynsmyndigheten att fastställa de ytterligare villkor som kan behövas i följande avseenden (miljööverdomstolens dom 2008-10-08).

1. Dimensionerande flygplan vid bestämning av bullerisolerande åtgärder.
2. Utformning och dimensionering av reningsanläggningen för dagvatten.
3. Utsläppsvillkor för dagvatten.
4. Utformning och dimensionering av åtgärder för omhändertagande av glykolhaltig avisningsvätska.
5. Upparbetning och nyttiggörande av uppsamlad avisningsvätska i egen eller annan verksamhet.
6. (Punkten upphävdes av Miljööverdomstolen 09-12-22).
7. Undantag från krav på eftermontering av partikelfilter på äldre tunga fordon.

3.3 Försiktighetsmått beslutade av tillsynsmyndigheten

Nedan redovisas gällande försiktighetsmått beslutade av Swedavias tillsynsmyndighet (Länsstyrelsen i Västra Götaland).

Flispannan (1999-06-28)

1. Utsläpp av stoft från rökgaserna vid fastbränsleeldning skall begränsas till högst 150 mg /m³ normal torr gas vid 13 volymprocent CO₂ (motsvarar ca 70 mg/MJ tillfört bränsle).
2. Rökgaserna skall släppas ut i en, från markplanet, minst 25 m hög skorsten.
3. Vatten från asksläckning, sotning eller liknande får ej släppas till det kommunala avloppsreningsverket eller till recipient.
4. Fastbränslepannan skall förses med utrustning som mäter syre (O₂) eller kolmonoxid (CO) i rökgaserna för att reglera lufttillförseln till pannan.
5. Bränsle och aska skall vid hantering och tillfällig lagring behandlas så att besvärande damning, lukt eller brandfara inte uppstår. Om olägenhet uppstår skall åtgärder vidtas.
6. Askan från träeldning skall så långt som möjligt återföras till skogsmark.
7. Utsläpp av svavel från fossila bränslen (eldningsolja) får inte överstiga 24 mg svavel per megajoule tillfört bränsle (motsvarar en svavelhalt på högst 0,1 viktprocent)
8. Koncessionsnämndens tillstånd och villkor skall innehållas i tillämpliga delar.
9. Fliseldningen skall avrapporteras i miljörapporten för flygplatsen.

Anmälan angående åtgärder för att omhänderta och efterbehandla PFOS-förorenat vatten (2010-06-09)

1. Halten PFOS i utgående vatten från reningsanläggningen får som gränsvärde inte överstiga 3 µg/ per liter.
2. Swedavia ska lämna in ett förslag på kontrollprogram till Länsstyrelsen innan anläggningen tas i drift. Av kontrollprogrammet ska det bland annat framgå förslag på riktvärden då åtgärder för förbättring av reningsresultatet ska vidtas.

Anmälan enligt miljöbalken angående ändring av verksamheten, införande av två nya flygvägar för landning (2013-02-07)

1. Antalet rörelser på de två nya inflygningsprocedurerna får sammanlagt uppgå till högst tre per årsmedeldygn och högst sex ett enskilt dygn. Nattetid, kl. 22.00–06.00 får inflygningsprocedurerna inte användas.
 2. Kontroll av antalet flygrörelser ska göras som en del av befintligt kontrollprogram för flygrörelser och redovisas i kvartalsrapporter och i den årliga miljörapporten.
-