

MILJÖRAPPORT

Ronneby Airport verksamhetsåret 2019



Revisionsförteckning

| Rev | Datum | Upprättad av | Information |
|-------|-------|----------------|-------------|
| 01.00 | 2020 | Maria Jonasson | |

MILJÖRAPPORT

Ronneby Airport Verksamhetsåret 2019

Innehåll

| | | |
|--------------|--|-----------|
| 1 | ORGANISATION | 4 |
| 2 | VERKSAMHETSBEKRIVNING | 4 |
| 2.1 | Verksamhetens huvudsakliga påverkan på miljön | 5 |
| 3 | TILLSTÅND | 5 |
| 4 | ANMÄLNINGSÄRENDEN BESLUTADE UNDER ÅRET | 6 |
| 5 | ANDRA GÄLLANDE BESLUT | 6 |
| 6 | TILLSYNSMYNDIGHET | 6 |
| 7 | TILLSTÅNDSGIVEN OCH FAKTISK PRODUKTION | 7 |
| 8 | GÄLLANDE VILLKOR I TILLSTÅND | 9 |
| 9 | SAMMANFATTNING AV RESULTATEN AV MÄTNINGAR, BERÄKNINGAR ELLER ANDRA UNDERSÖKNINGAR | 15 |
| 9.1 | Utsläpp till luft | 15 |
| 9.2 | Utsläpp till mark och vatten | 18 |
| 9.2.1 | Halkbekämpning | 18 |
| 9.2.2 | Avfall | 19 |
| 9.2.3 | Avisning flygplan | 20 |
| 9.2.4 | Kontroll av dagvatten | 21 |
| 9.2.5 | Kontroll av spillvatten | 21 |
| 9.2.6 | Kontroll av brandövningsplats | 21 |
| 9.2.7 | Kontroll av buller och flygvägar | 21 |
| 9.2.8 | Kontroll av köldmedia | 21 |
| 10 | | 22 |
| | ÅTGÄRDER SOM VIDTAGITS UNDER ÅRET FÖR ATT SÄKRA DRIFT OCH KONTROLLFUNKTIONER | 22 |
| 11 | ÅTGÄRDER SOM GENOMFÖRTS MED ANLEDNING AV EVENTUELLA DRIFTSTÖRNINGAR, AVBROTT, OLYCKOR, FÖRBÄTTRINGSFÖRSLAG M.M. | 22 |
| 12 | ÅTGÄRDER SOM GENOMFÖRTS UNDER ÅRET MED SYFTE ATT MINSKA VERKSAMHETENS FÖRBRUKNING AV RÅVAROR OCH ENERGI SAMT UTSLÄPP AV FOSSIL CO₂ | 23 |
| 13 | ERSÄTTNING AV KEMISKA PRODUKTER MM | 24 |
| 14 | ÅTGÄRDER FÖR ATT MINSKA SÅDANA RISKER SOM KAN GE UPPHOV TILL OLÄGENHETER FÖR MILJÖN ELLER MÄNNISKORS HÄLSA | 24 |
| 15 | MILJÖPÅVERKAN VID ANVÄNDNING OCH OMHÄNDERTAGANDE AV DE VAROR SOM VERKSAMHETEN TILLVERKAR | 25 |
| 16 | FÖRTECKNING ÖVER BILAGOR. | 25 |

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. Bolaget har i dag omkring 3000 medarbetare, varav ca 50 medarbetare på Ronneby Airport.

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 2019 och gäller för Swedavia Ronneby Airports verksamhet, vilket är den civila delen av flygplatsen. Ronneby Airports verksamhet lyder under Försvarmaktens miljötillstånd för Försvarmakten, F17. Den civila verksamheten bedrivs i enlighet med ett avtal mellan Försvarmakten och Swedavia.

(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)

Swedavia driver den civila sidan 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, handling, safety och security-tjänster samt städ. Bland övriga uppgifter som ingår i Swedavias verksamhet kan nämnas parkeringsservice och halkbekämpning på offentliga ytor i anslutning till flygstationsbygganden. Fortifikationsverket förvaltar (äger) flygstationen 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 drivs av Swedavia och dess personal (rutiner och instruktioner finns i miljöledningssystemet).

På flygstationen verkar ett antal externa företag i form av flygbolag, biluthyrningsföretag samt café - och kioskverksamhet. Totalt på flygstationen arbetar ca 65 personer varav Swedavia har 50 årsarbetare.

Huvuddelen av verksamheten sker under dagtid och den civila flygverksamheten består av:

- Inrikestrafik; linjefart
- Utrikestrafik; charter (kort- och weekendcharter)
- 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
- Caféverksamhet

Under 2019 påbörjade Swedavia ett omställningsarbete mot en mer processorienterad, kundfokuserad och kostnadseffektiv verksamhet. Detta har även inneburit viss omorganisation både centralt inom företaget men också lokalt på flygplatserna. De tidigare huvudavdelningarna Infrastruktur, Operations och Försäljning har tagits bort och som en del i att processorientera verksamheten har vi på flygplatserna infört rollerna Huvudprocessägare, Verksamhetsprocessägare och Resursägare.

2.1 Verksamhetens huvudsakliga påverkan på miljön

Inom den civila delen av flygplatsområdet finns det i dag en passagerarterminal och ett mindre driftområde.

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 farligt avfall som en konsekvens av att ett antal kemiska produkter används i den egna verksamheten.

Utsläpp till luft kommer från flygtrafiken, fordonstrafiken (marktrafik) (dock ej 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 (CO₂), kolväten (HC), kväveoxider (NO_x) och svaveldioxid (SO₂). Utsläpp av köldmedier kan förekomma vid fel i kylanläggningarna.

3 TILLSTÅND

Den tillståndspliktiga verksamheten relaterat till den civila flygtrafiken avser produktion av start och landningstjänster, så kallade flygrörelser. I Försvarsmaktens 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.

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

Under hösten 2019 påbörjades en process utifrån Försvarsmaktens behov av att söka nytt miljötillstånd för verksamheten. Här ingår även Swedavias verksamhet som del i denna

processen och vi följer, deltar och levererar det underlag som behövs kopplat till den civila verksamheten. Processen fortgår under 2020.

4 ANMÄLNINGSÄRENDE BESLUTADE UNDER ÅRET

| Anmälan | Diariern (Länsstyrelsen Blekinge) | Beslut |
|--|---|--|
| 2019-04-15 Anmälan om driftstörning, läckt bränsle (Jet-A1) från flygplan | 2025-2019 | 2019-07-24 <i>Länsstyrelsen har granskat anmälan om driftstörning, samt även diskuterat frågan vid tillsynsbesök i juni. Länsstyrelsen bedömer att tillräckliga åtgärder vidtogs efter händelsen upptäcktes och att justeringen av rutinerna är tillräckliga för att motverka risk för skada på miljön om ett annat plan skulle läcka flygbränsle. Vi avslutar ärendet med detta meddelande</i> |

5 ANDRA GÄLLANDE BESLUT

| Ärende | Diariern (Länsstyrelsen Blekinge) | Beslut |
|---|---|---|
| 2019-07-24 Miljörapport för år 2018 gällande Swedavia AB | 1702-2019 | 2019-07-24 Länsstyrelsen avslutar granskningen av miljörapporten 2018 utan åtgärd. <i>Det överskridande av civila lätta flygrörelser som skett under 2018 leder inte till åtgärd från länsstyrelsens sida utan detta överläts åt försvarsinspektören. Detta för att Swedavia i sig inte har varken gjort överskridandet eller kunnat påverka antalet flygrörelser. Det är enbart försvarsmakten som har den övergripande informationen om antal flygrörelser och därför ligger ansvaret för kommunikation på dem.</i> |

6 TILLSYNSMYNDIGHET

Tillsynsmyndighet för den tillståndsgivna verksamheten enligt Miljöbalken är "Försvarsinspektören för hälsa och miljö" (FIHM). Sedan 1 januari 2015 lyder Swedavias civila verksamhet under Länsstyrelsen i Blekinges tillsyn.

Den 27/5 2019 besökte Anna Algö (ny tillsynsperson från Länsstyrelsen Blekinge) Swedavia Ronneby Airport för ett tillsynsbesök med syftet att lära känna verksamheten och skaffa sig en bild av hur ansvarsfrågan ser ut mellan Swedavia, Försvarsmakten, flygklubben och övriga verksamheter på området.

7**TILLSTÅNDSGIVEN OCH FAKTISK PRODUKTION**

Den flygoperativa verksamheten vid flygstationen, i form av passagerartrafik, bedrivs övervägande av de stora flygoperatörerna SAS och BRA. BRA flyger uteslutande med flygplanstypen ATR72. SAS har något mer flexibel flygplansflotta och trafikerar flygstationen med i grunden flygplanstyperna B737 (600/700/800), Airbus320 och CRJ.

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

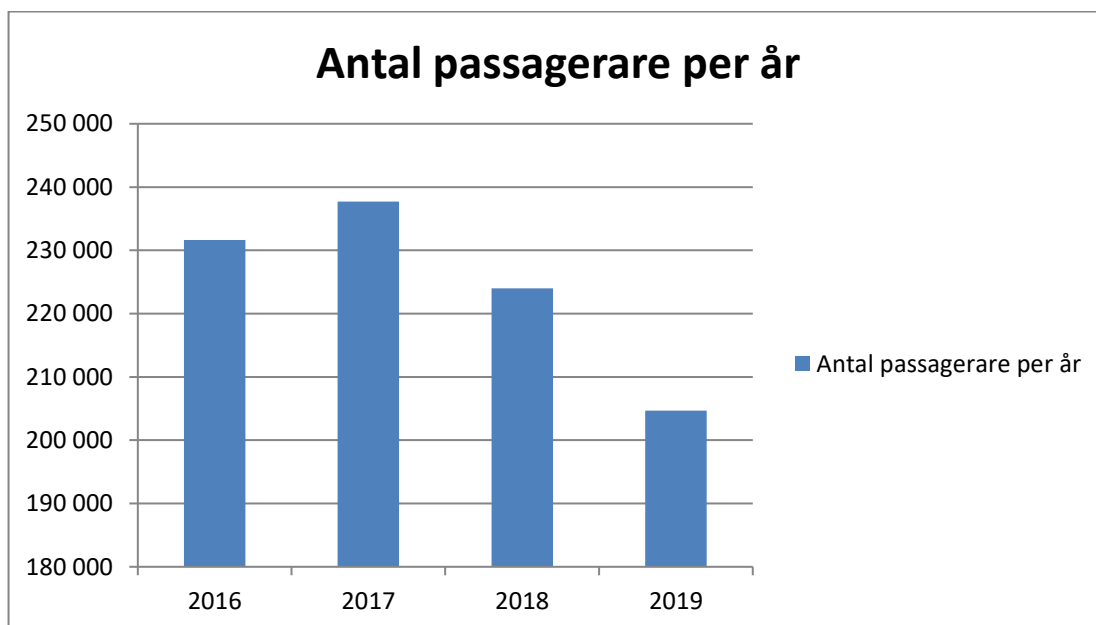
| År | Antal rörelser | | | Antal passagerare | | |
|------|--------------------------------------|---------|--------|-------------------|---------|---------|
| | Linjefart o charter (tunga rörelser) | | | | | |
| | Inrikes | Utrikes | Totalt | Inrikes | Utrikes | Totalt |
| 2016 | 4228 | 100 | 4328 | 231 580 | 101 | 231 681 |
| 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 |

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

Källa: Eri (LFVs faktureringsystem för enroute-fakturerering) + Swedavia faktureringsystem Safir/Chroma + LFV manuella registreringar (enl ATR rapport som vi får från LFV)

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

Då det visat sig att Swedavias statistik på utfall av lätta rörelser (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 2016-2019



8

GÄLLANDE VILLKOR I TILLSTÅND

Flygplatsen innehar, enligt ovan beskrivning, tillstånd enligt Koncessionsnämndens beslut 1995-07-06. Nedan följer en sammanställning av villkorsuppföljning för 2019. 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. | <i>Uppfylls</i> <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. | <i>Uppfylls</i> <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 | <i>Uppfylls</i> <i>Militärt buller är dimensionerande</i> |
| 10 | Dagvattenavlopp skall senast den 1 juli 2002 vara utrustade med oljefällor | Uppfylls Oljeavskiljare finns kopplat till dagvatten från den civila delen av flygplatsen |
| 11 | Oljehaltigt avloppsvatten från verkstäder skall behandlas i oljeavskiljare. Halten mineralolja i utgående vatten får uppgå till högst 100 mg | n/a (Ingen verkstadsverksamhet på den civila delen av flygplatsen) |

| | | |
|----|--|--|
| 12 | En tvätthall för tvätt av flygplan, helikoptrar och fäthållningsfordon 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 | Uppfylls <i>Swedavia deltar i samarbetsorganet som anordnas av försvarsmakten</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 fordonstvätthall 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. | Uppfylls <i>(Utredning pågår (FortV) gällande provtagning kring separat utsläppspunkt från den civila delen av flygplatsen (inkl. uppställningsplats för flygplan), där spillvatten ansluter till kommunens spillvattennät. Avisningsvätska glykol tillförs spillvattnet under avisningssäsong enligt överenskommelse mellan Swedavia och Ronneby Miljö & teknik AB)</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 tvättvätska 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 förlängning av tillstånd enligt SÅIFS 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 | Uppfylls <i>I samband med att bränslecistern för flygbensin (100LL) togs bort 2019 utfördes en miljöteknisk markundersökning för att identifiera eventuella petroleumförekomster i dess närhet. Se mer info avsnitt 9.1</i> |
| 23 | Befintliga drivmedelsledningar ska i samband med ny- eller större ombyggnad eller när förlängning av tillstånd enligt SÅIFS 1997:9 inte längre medges, bytas ut mot typgodkända 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, påkörningsskydd, rörmärkning, kontroll etc. i syfte att förhindra risk för 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 provtagning.. Egenkontroll hanteras utifrån dokumentation (rutiner etc.) i flygstationens ledningssystem.</i> <i>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 utflygningsskorridorer), flyghöjder och väntelågen för helikopter som redovisats i ansökan ska användas. Avvikelse får endast ske om det är nödvändigt på grund av trafikavvecklings-skäl eller trafiksäkerhets-skäl. Villkor 7 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 klagöringsplatser med drivmedelshantering 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 Luftfartsverket, i samråd med Naturvårdsverket, genom beslut den 26 februari 1998. | n/a Militärt buller är dimensionerande |
| Villkor 14 ändringstillstånd | 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. | Uppfylls Kemiska produkter och farligt avfall förvaras och hanteras enligt gällande krav (invallade m.m.) |

| | | |
|---|--|--|
| | <i>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>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 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 (CO₂), kolväten (HC), kväveoxider (NO_x) och svaveldioxid (SO₂). 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 (CO₂) 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 (CO₂) från den verksamhet som bedrivs i Swedavias försorg minskat stort. Under 2019 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 LTO¹-cykel, dvs. de rörelser flygplanen gör på en höjd av 900 meter och lägre samt deras markrörelser vid start och landningar. Tabell 2 visar

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

LTO-utsläppen för 2019 samt för åren dessförinnan (2013-2018), uppgifterna kommer från Försvarsmakten F17.

Hanterad mängd flygbränsle redovisas i Tabell 3.

Tabell 2. Utsläpp från flygtrafik baserat på LTO-cykel. (2013-2019)

| Parameter ^{a)} \År | 2019 | 2018 | 2017 | 2016 | 2015 | 2014 | 2013 |
|-----------------------------|------|------|------|-------|------|-------|-------|
| Antal LTO* | 4324 | 4475 | 4472 | 4236 | 4651 | 4 639 | 5 246 |
| CO ₂ (ton)** | 644 | 639 | 746 | 1 050 | 1704 | 1 345 | 1 460 |
| CO (ton)** | 4,8 | 6,42 | 7,1 | 7,9 | 10,5 | 12,3 | 15,7 |
| NO _x (ton)** | 1,9 | 1,76 | 2,1 | 2,8 | 4,5 | 3,5 | 3,8 |
| HC (ton)** | 0,6 | 1,2 | 0,68 | 0,77 | 0,96 | 1,0 | 1,1 |

a) Underlaget kommer från Försvarsmakten, F17

* Enbart antal LTO för civil trafik kopplat till Swedavias verksamhet (Tunga flygplan)

** Utsläpp för enbart den civila flygtrafiken kopplat till Swedavias verksamhet (Tunga flygplan)

Tabell 3. Hantering av flygbränsle. (2013-2019)

| Parameter \ År | 2019 | 2018 | 2017 | 2016 | 2015 | 2014 | 2013 |
|--------------------------------|------|------|------|------|------|------|------|
| Jet-A1 (m ³) | 1771 | 1729 | 1197 | 499 | 268 | 675 | 1438 |
| Avgas 100-LL (m ³) | 0 | 10 | 14 | 15 | 33 | 29 | 41 |

Kommentarer kring bränsleförbrukning:

Jet A1

- Kraftig minskning 2015 jämfört med 2014 vilket bl.a. berodde på att SAS valde att i större omfattning tanka sina plan på Arlanda på sina flygrutter
- Ökningen 2017-2018 jämfört med 2016 beror till viss del på att SAS under året flugit med andra flygplanstyper som då behövs tankas på Ronneby Airport på sin rutt (mindre plan rymmer mindre bränsle och behöver tankas oftare)
- Även flygbolaget BRA har bytt flygplanstyp som också tankats mer i Ronneby under 2017-2018 än tidigare
- Utfallet för 2019 är i paritet med 2018

Avgas 100LL (flygbensin)

Cistern för flygbensin (100LL) togs bort i maj 2019 och innan dess hade cisternen plomberats därav ingen förbrukning under 2019. I samband med borttagandet av cisternen gjordes en miljöteknisk markundersökning (enligt villkor 22) för att identifiera eventuella petroleumförekomster i dess närhet. Baserat på resultat från utförda undersökningar bedöms markområdet för det f.d.drivmedelstanken inte vara förorenad av petroleumämnen (BTEX,

alifater, aromater, PAH) eller bly. Det bedömdes därför ej föreligga ett efterbehandlingsbehov inom det undersöka området

Utsläpp till luft från Swedavias egen verksamhet² baseras på förbrukningsmängder av bränslen, enligt tabell 4.

Tabell 4. Bränsleförbrukning och Elförbrukning i egen verksamhet (2013-2019)

| Parameter \ År | 2019 | 2018 | 2017 | 2016 | 2015 | 2014 | 2013 |
|--|------|------|------|------|------|------|------|
| Blyfri bensin 95 (m ³) ** | 0 | 0 | 0 | 0 | 0,1 | 0,3 | 0,3 |
| Etanol (m ³) | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Diesel MK1 (m ³) *** | 0 | 0 | 0 | 0,8 | 0,3 | 0,6 | 0,8 |
| HVO 100 (fossilfri diesel) (m ³) | 0,6 | 1,2 | 0,5 | | | | |
| Eldningsolja 1 E32 (m ³) (jan-okt)* | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Elförbrukning (MWh) | 470 | 505 | 487 | 503 | 482 | 512 | 560 |

* Oljepanna fasades ut i slutet på 2012

** Det fordon som drevs av bensin utfasades under sommaren 2015

*** Diesel MK1 har helt ersatts av förnybar HVO100 under 2017.

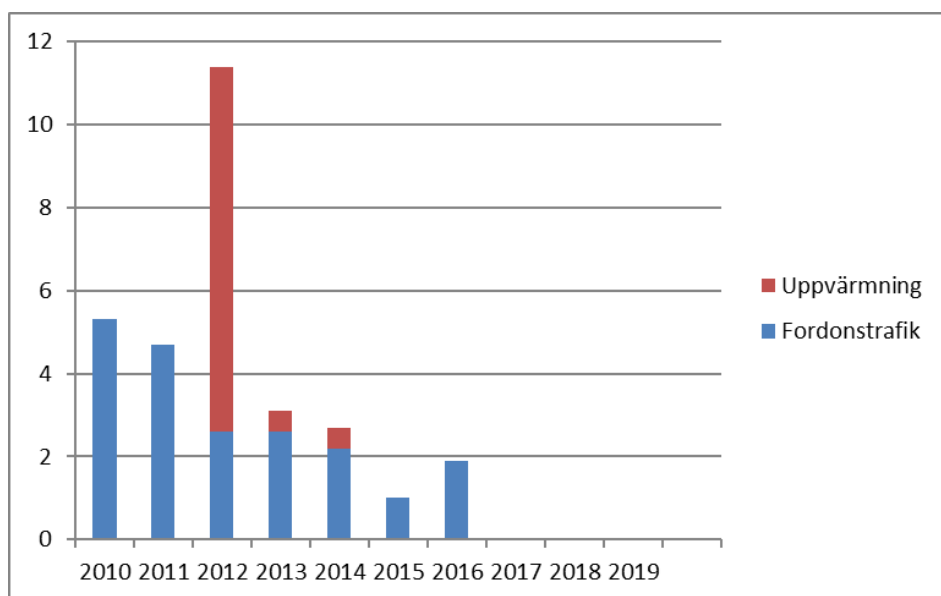
Utsläppen av HC, NO_x, CO₂ och SO₂ från den egna verksamhetens (baserat på bränsleförbrukningen ovan) sammanfattas i Tabell 5.

Tabell 5. Sammanfattning av övriga utsläpp i verksamheten 2019

| Utsläppsslag \ Ämne | HC (kg) | NO _x (kg) | CO ₂ (ton) | SO ₂ (kg) |
|--|-------------|----------------------|-----------------------|----------------------|
| Utsläpp från egen fordonstrafik (fordon/utrustning) | 0,4 | 12 | 0 | 0 |
| Utsläpp från drivmedelshanteringen | 71 | - | - | - |
| Utsläpp från uppvärmning | 0 | 0 | 0 | 0 |
| Totalt 2019 | 71,4 | 12 | 0 | 0 |

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

Figur 2 nedan visar koldioxidutsläpp från egen verksamhet
(fordonsdrivmedel, eldningsolja etc.) (2010-2019)



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 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 plattan 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 och avisningsmedel.

Tabell 6. Årsförbrukning av material och kemikalier för halkbekämpning (civila delen av flygplatsen) och avisning (2013-2019).

| Parameter/År | 2019 | 2018 | 2017 | 2016 | 2015 | 2014 | 2013 |
|---|------|------|------|------|------|------|------|
| Sand (ton) | 0,25 | 0,25 | 0,25 | 0 | 0 | 0,3 | 1,5 |
| Urea (ton) ^{a)} | 0,4 | 1,15 | 0,63 | 0,5 | 0,4 | 0,3 | 0,45 |
| Glykol typ 1 100% (m ³) ^{a)} | 10,0 | 18,3 | 9,6 | 9,1 | 6,3 | 4,6 | 11,6 |
| Glykol typ 2 100% (m ³) ^{a)} | 1,4 | 3,5 | 1,9 | 1,2 | 0,8 | 0,7 | 1,9 |

^{a)} Glykollösning av typ 1 består av 80 % glykol och 20 % vatten. Typ 2 består av 50 % glykol och 50 % vatten. För att beräkna hur mycket glykol som förbrukats och återsamlats räknas all glykol om till 100 % glykol.

Minskningen av avisningsmedel och halkbekämpningsmedel under 2019 förklaras av att vi hade en relativt mild och snöfattig inledning och slut 2019 jämfört med 2018.

9.2.2

Avfall

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

På flygstationen finns en miljöstation som även är tillgänglig för alla externa verksamhetsutövare på den civila delen av flygplatsen. På miljöstationen finns det möjlighet till sortering 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.

Vid tillsynsbesöket den 27 maj noterades att det i miljöstationens utrymme för farligt avfall stod en tunna med sprayburkar på asfalten. Det var då osäkert om dessa var tomma eller fulla och därmed riskerade att läcka. Kommentaren till detta blev följande; Troligtvis kommer de från säkerhetskontrollen då de beslagtar alla större behållare. Bolaget ska se över möjligheten att flytta upp tunnan i tråget som står i rummet för att förebygga läckor alternativt hitta annan lösning. Swedavia har direkt i anslutning till att detta noterades flyttat tunnan och placerat den i invallning för att utesluta att ev. läckage når närliggande område.

Nedan, i tabell 7, följer en sammanställning av de avfallsfraktioner och mängder som omhändertogs på Ronneby Airport under 2019 (*entreprenör Ragnsells*).

Tabell 7: Avfallsmängder Ronneby Airport (2019).

| Kategori | Avfallsslag | Enhet | Totalt |
|------------------------------|--|-------|--------|
| Avfall - Energiåtervinning | Brännbart verksamhetsavfall | ton | 10,93 |
| | Blandat avfall till sortering | ton | 1,988 |
| Avfall - Farligt avfall | Aerosoler, sprayburkar | ton | 0,037 |
| | Oljehaltigt avfall från cisternrengöring | ton | 0,558 |
| | Elektronik | ton | 0,122 |
| | Lösningsmedel, spillbränsle | ton | 0,194 |
| | Övrigt farligt avfall | ton | 0,05 |
| | | | |
| Avfall - Materialåtervinning | Biologiskt nedbrytbart avfall | ton | 0,41 |
| | Glasförpackningar färgade | ton | 0,044 |
| | Glasförpackningar ofärgade | ton | 0,063 |
| | Metallförpackningar | ton | 0,106 |
| | Papper - Tidningar och kontospapper | ton | 4,64 |
| | Papper - Wellpapp | ton | 0,97 |

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 vinterväderförhållanden förbrukas en större mängd glykol (än vid bra väderförhållande) för att avlägsna isbildning vilket resulterar i mer spill. Förbrukade mängder avisningsvätska, se tabell 6.

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 1/10-30/4).

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 2019 stängdes pumpen av den 20/5 och startades åter den 16/10.

9.2.4 Kontroll av dagvatten

Kontroll av dagvatten hanteras i Försvarmaktens, F17, försorg. (Fortifikationsverket ansvarar för provtagning).

9.2.5 Kontroll av spillvatten

Kontroll av dagvatten hanteras i Försvarmaktens, F17, försorg. (Fortifikationsverket ansvarar för provtagning).

Utredning pågår (FortV) gällande provtagning kring separat utsläppspunkt från den civila delen av flygplatsen (inkl. uppställningsplats för flygplan), där spillvatten ansluter till kommunens spillvattennät. Avisningsvätska glykol tillförs spillvattnet under avisningssäsong enligt överenskommelse mellan Swedavia och Ronneby Miljö & teknik AB)

9.2.6 Kontroll av brandövningsplats

Kontroll av brandövningsplats hanteras i Försvarmaktens, F17, försorg.

9.2.7 Kontroll av buller och flygvägar

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

9.2.8 Kontroll av köldmedia

På flygstationen har Fortifikationsverket 5 st kylmaskiner. Rapportering till Ronneby Kommun hanteras av Fortifikationsverket.

Tabell 8. Köldmedium, fyllnadsmängd och påfyllt under perioden 2019.

| Nummer | Köldmedium | Fyllnadsmängd (kg) | Påfyllt under perioden (kg) |
|-----------------|------------|--------------------|-----------------------------|
| 402-ECV/ECR-KM1 | R407C | 7,8 | 0 |
| 402-ECV/ECR-KM2 | R407C | 5,9 | 0 |
| 402-ECV/ECR-KM3 | R407C | 5,9 | 0 |
| 402-KM8 | R407C | 4,8 | 0 |
| 402-KM9 | R407C | 4,5 | 0 |

10

ÅTGÄRDER SOM VIDTAGITS UNDER ÅRET FÖR ATT SÄKRA DRIFT OCH KONTROLLFUNKTIONER

Flygstationen har sedan 2003 ett miljöledningssystem enligt ISO 14001. Sedan juni 2012 lyder Ronneby Airport under Swedavias gemensamma och multicertifierade miljöledningssystem enligt ISO 14 001:2015. Swedavia är även certifierade inom energiledningssystem enligt ISO 50 001.

Den interna respektive den externa revision som ägt rum under 2019 visade på att flygplatsen jobbar i enlighet med miljö- och energiledningssystemet och de avvikelser som noterades har omhändertagits och på så sätt fortsätter vi bland annat att jobba mot "ständiga förbättringar".

Den egenkontroll som åligger verksamheten hanteras utifrån dokumentation (rutiner etc.) i ledningssystemet.

11

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

Under 2019 rapporterades sex stycken verksamhetsavvikelser/händelser relaterat till miljö i flygstationens interna avvikelserrapporteringssystem QOMS. Se tabell 9 nedan. (Alla avvikelser/händelser rapporteras till Försvarsmakten, F17, för kännedom)

Tabell 9. Verksamhetsavvikelser/förbättringsförslag 2019

| AVVIKELSER/HÄNDELSE | ÅTGÄRD |
|---|--|
| När ett PRM skulle hämtas av taxichaufför, gick hydrauliken sönder på bussen och et oljeläckage uppstod på asfalten framför inbyggnaden mellan cykelparkeringen och ingången till personalköket | Direkt åtgärd med absol. Den utlagda absolen absorberade oljan som hamnade på marken. I tillägg kan det nämnas att mängden olja var ytterst begränsad. |
| SAS Boeing SE-RES har under natten till den 15/4 stått och läckt bränsle (Jet-A1) från den högra motorn. Cirka 40 droppar i minuten. Läckaget upptäcktes på morgonen när vi kom ut till planet. Flygplanet var parkerat på plats 2 med höger motor precis över dagvattenbrunnen. Uppskattad mängd som runnit ut är ca 3 L | Ett uppsamlingskärl placerades under motorn. Glykolpumparna i brunnen stängdes av enligt rutin. Rapport skapad i SAS Safetynet. Räddningstjänst F17 underrättad, F17 underrättad, Fortifikationsverkets jour underrättad, sugbil från Ragnsell beställd och har rensat brunnen i fråga. |

| | |
|--|---|
| | Ramppersonal kommer gå ett varv runt planet för att kolla efter läckage på kvällen innan stängning av CSRA. |
| SAS boeing LN TUF läckte bränsle från höger motor., svårt att uppskatta mängden som läckt ut, rann ej ut i dagvattenbrunnen | Uppsamlingskärl placerades under motorn och direkt sanering med absol Personalen agerade efter givna rutiner |
| Under tankstopp av US Airforce Herculesmaskin upptäcktes läckage av hydraulolja från maskinen. Uppskattningsvis 1-1,5 l rann ut på plattan. | Sanering påbörjades omedelbart med Absol. Inget spill kom i närheten av dagvattenbrunnarna. Absollet samlades upp och togs med av flyplansbesättningen vid avfärden. Ingen miljöpåverkan av händelsen. |
| När uppstart av SAS sk 1126 LN- TUF skulle påbörjas och motorn börjar snurra så kommer det ut bränsle JET A1 från höger motor, svårt att se om det var vatten eller bränsle eftersom att det regnat under nattstoppet. Efter ca 1 min körning slutar det till att bara droppa långsamt. Efteråt konstateras att det var bränsle som läckt ut på ett område på 3m x 80cm på cementplattan och ner i dagvattenbrunnen, uppskattad mängd 0,5- 1liter. | Swedavias personal agerar efter gällande rutin med sanering med absol etc. Kontakt med SAS och de har tagit emot dokumentation om händelsen. Efter att Swedavia varit i kontakt med F17/fältenheten så har vi bekräftelse att den aktuella brunnen är kopplad till oljeavskiljare. Efter en efterföljande dialog mellan Swedavia och F17 har vi säkerställt att vid större spill/läckage som riskerar hamna i dagvattenbrunn så ska Swedavia avropa omedelbar hjälp från fälthållningen F17 med uppsamling av spill om det skulle inträffa igen. Rutin på detta har skrivits. |

12

ÅTGÄRDER SOM GENOMFÖRTS UNDER ÅRET MED SYFTE ATT MINSKA VERKSAMHETENS FÖRBRUKNING AV RÅVAROR OCH ENERGI SAMT UTSLÄPP AV FOSSIL CO₂

Under 2019 har Ronneby Airport fortsatt att jobba med sitt löpande energibesparingsåtgärder, i samarbete med fastighetsförvaltaren Fortifikationsverket.

Värmeproduktionen på Ronneby Airport bestod fram till augusti 2018 av bergvärme med tillhörande elpanna för back-up (vid kall temperatur). I september 2018 ersattes bergvärmen/elpannan med en ny värmekälla i form av fjärrvärme. Sedan tidigare har flygflottilsområdet (byggnaderna på F17) värmts upp med hjälp av fjärrvärme och när bergvärmen nu nådde sin tekniska livslängd blev det således naturligt att koppla in även flygstationsbygganden på fjärrvärmenätet. Fjärrvärmen produceras i fjärrvärmeverk som drivs av Ronneby Miljö & Teknik AB.

Swedavia har ett miljömål som innebär att alla flygplatser ska ha 0-utsläpp av fossil CO₂ från den egna verksamheten till utgången av 2020.



På Ronneby Airport uppnåddes detta mål redan till 2017 och åtgärderna för att nå dit handlade bl.a. om fordonsutbyte, ersättning av bensin- och dieseldriven utrustning såsom gräsklippare, trimmer etc. Därtill att ersätta den vanliga fordonsdieseln med 100 % HVO som är en helt fossilfri diesel.

Ronneby Airport lämnade under våren 2019 in en förnyelse-ansökan, om fortsatt klimatmärkning av flygplatsen, till Airport Council International Europe som klimatcertifierat flygplatsen enligt den högsta nivån (Nivå 3+). Certifieringen sker genom att Ronneby Airport följer ett europeiskt koldioxid- och energiprogram för just flygplatser, Airport Carbon Accreditation. Airport Carbon Accreditation syftar till att sprida kunskap och metoder för att effektivisera flygplatser ur klimat- och energisynpunkt. Ronneby Airport arbetar i och med detta på ett aktivt sätt med att mäta, reducera, engagera och klimatkompensera samt sätta mål för att minska sina koldioxidutsläpp. Ronneby Airport är godkända på den högsta nivån, 3+ och nuvarande certifikat gäller till juni 2020, innan dess skickas en ny ansökan in.

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 centrala 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 centrala 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. Under 2019 har kemikaliegruppens arbete med mål om minskat antal kemiska produkter i verksamheten fortsatt med gott resultat, även för den lokala kemikaliehanteringen på Ronneby Airport.

14

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

Swedavia har en rutin för identifiering och värdering av miljörisker. Syftet med rutinen är att beskriva hur risker från aktiviteter och tjänster inom Swedavia bedöms ur miljösynpunkt samt hur de hanteras. Riskvärderingen 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.

Under hösten 2019 pågick en dialog mellan F17s fältenhet och Swedavia med syfte att Swedavia vill säkerställa att vid eventuella större läckage/spill på uppställningsplatta kunna få tillgång till hjälp med personal och utrustning från F17. Detta har lett till en överenskommelse om att Swedavia kontaktar F17 i händelse av att det sker större läckage/spill. Detta har dokumenterats i en rutin i ledningssystemet.

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.

16 FÖRTECKNING ÖVER BILAGOR.

-