



Minnesanteckningar från samråd med myndigheter ang FFAB:s ansökan om tillstånd till miljöfarlig verksamhet enligt MB vid Trollhättan Vänersborgs Flygplats.

Tid: 2011-05-19. kl 1330 - 1630.

Plats: Trollhättan Vänersborgs flygplats.

Närvarande:

Matti Lagerblad, samhällsbyggnadsenheten, Länsstyrelsen i Västra Götalands län
samby.vastragotaland@lansstyrelsen.se, matti.lagerblad@lansstyrelsen.se

Kerstin Harvenberg, miljöskydds-enheten, Länsstyrelsen i Västra Götalands län,
miljoskydd.vastragotaland@lansstyrelsen.se

Sara Erling, Länsstyrelsen

Love Bojén, Länsstyrelsen

Lisa Hellström, miljöförvaltningen, Trollhättan, miljo@trollhattan.se

Fredrik Johansson, miljöförvaltningen Trollhättan

Gunnar Lidell, ordförande kommunstyrelsen, Vänersborgs kommun,
kommun@vanersborg.se

Marie Dahlin, vice ordförande kommunstyrelsen, Vänersborgs kommun,
kommun@vanersborg.se

Håkan Noldal, miljö- och hälsoskyddsförvaltningen Vänersborgs kommun,
miljo@vanersborg.se

Jan-Irvis Scheinius, samhällsbyggnadsförvaltningen, Vänersborgs kommun,
janirvis.scheinius@vanersborg.se

Marie Larsson, flygtrafikledningen, LFV, Trollhättan. marie.larsson@lfv.se

Anna Råhnängen, FFAB, Flygplatschef och VD, ordförande vid samrådsmötet

Per Jonsson, FFAB

Anders Magnusson, FFAB, förare av minnesanteckningar vid samrådsmötet

Det antecknas att kallelse med Underlag för samråd 2011-04-28 utsänts med e-post den 2 maj 2011, samt att kallelse och Underlag för samråd senare inlämnats i 3 ex till Länsstyrelsen i Västra Götalands län.

Det antecknas att minnesanteckningar förts vid samrådet av FFAB samt att deltagarna i ett remissförfarande fått tillfälle att yttra sig över innehållet. Minnesanteckningarna har justerats i enlighet med inkomna synpunkter.

Syfte med samrådet

Anna Råhnängen hälsar välkommen och meddelar att FFAB söker tillstånd enligt Miljöbalken, MB för att kunna utveckla flygplatsen till en modern verksamhet som tillgodoser regionens framtida behov.

Anna Råhnängen anger att syftet med samrådet är att överlägga om innehållet i det Underlag för samråd, daterat 2011-04-28, som FFAB upprättat.



FFAB vill vidare samråda om hur den fortsatta samrådsprocessen skall bedrivas och vilka som skall ingå i samrådsprocessen.

Anna Råhnängen meddelar att FFAB eftersträvar att MKB, Miljökonsekvensbeskrivning, för ansökan skall få den omfattning, utformning och inriktning som behövs för att beskriva miljöpåverkan och önskar därför synpunkter inför arbetet med upprättandet av en MKB.

FFAB förutsätter att verksamheten har betydande miljöpåverkan.

FFAB föreslår att FFAB upprättar och att Länsstyrelsen yttrar sig över en sk 80-% MKB.

Genomgång av Underlag för samråd.

Anna Råhnängen redogör för innehållet i dokumentet Underlag för samråd, bl a med presentationsbilder, enligt följande:

Inledning

Anna Råhnängen meddelar att Fyrstads Flygplats AB, FFAB, har beslutat att hos Mark- och Miljödomstolen, MMD, ansöka om nytt tillstånd till miljöfarlig verksamhet enligt miljöbalken.

Tidplan redovisas. Utökat samråd och upprättandet av MKB sker under återstoden av 2011. Ansökan inlämnas till MD kring årsskiftet. Remissbehandling och komplettering utförs under 2012. Det kan vara möjligt att MMD håller förhandlingar och fattar beslut om tillstånd och villkor i slutet av 2012.

Mål och syfte med FFAB:s ansökan är att erhålla ett nytt miljötillstånd som ger flygverksamheten bättre möjligheter att i framtiden möta regionens behov av flygtrafikservice. Ansökan avser därför främst en ändring så att tillståndsgivna flygplansrörelser anges i flygplanskategorier och inte, som i gällande tillstånd, flygplanstyper. Ansökan innebär således, i förhållande till gällande tillstånd, små reella förändringar.

Ansökan avser oförändrat 20 500 rörelser och oförändrad fördelning på flygplanskategorier. Trafiken är dimensionerad för att i framtiden klara att transportera 150 000 – 200 000 passagerare.

FFAB ansöker om tillstånd för 10 400 rörelser i kategori Tung (>7 ton) varav högst 500 jet. 10 500 rörelser i kategori Lätt (< 7ton) varav högst 8 000 rörelser i skolflygningar (pilotutbildning övervakad av instruktör). Anna Råhnängen anger att villkoret som tidsbegränsar landningsövningar föreslås kvarstå.

Marie Larsson, flygtrafikledningen Trollhättan, redogör för definitioner och omfattning av skolflygningar och landningsövningar.

Kerstin Harvenberg, miljöskyddsenheten vid länsstyrelsen, föreslår att FFAB i MKB beskriver skillnaden mellan skolflygningar och landningsövningar och redovisar metoder som avses användas för att registrera aktiviteterna.

Håkan Noldal, miljö- och hälsoskyddsförvaltningen, Vänersborg, frågar om det finns begränsningar för lätt privatflyg sommartid. **Anna Råhnängen** svarar att det inte finns begränsningar som är årstidsrelaterade.

Anna Råhnängen meddelar att FFAB föreslår att definitionen för regelbundet i bullervillkoret blir 3 eller fler gånger per natt, fler än 150 nätter per år. Denna



definition har fastställts av Miljööverdomstolen i dom avseende Arlanda flygplats i augusti 2008.

Anna Råhnägen anför att arbetet har utgått från följande styrande krav:

- FFAB:s styrelse inriktningsbeslut 2011-02-18
- Miljöbalken, MB, angående tillstånd till miljöfarlig verksamhet
- MB 6 kap 4 §, underlag för samråd
- Länsstyrelsens anvisningar för ansökan om tillstånd för miljöfarlig verksamhet, Rapport 2010:40

Tidigare tillstånd och styrande beslut

Anna Råhnägen redovisar väsentliga tidigare beslut i miljöfrågor avseende FFAB.

- Koncessionsnämnden 1996-02-05 Tillstånd till flygverksamhet
- Koncessionsnämnden 1998-10-14 Beslut om utsläpp av kväveoxider
- Koncessionsnämnden 1998-10-14 Beslut om bullerskyddande åtgärder i anslutning till flygplanens uppställningsplats
- Länsstyrelsen 1999-06-14 Beslut avseende tankanläggningen (D4)
- Länsstyrelsen 2002-11-08. Beslut avseende glykolhanteringen (D2)
- Länsstyrelsen 2003-10-06 Beslut avseende allmänflyget (D1)
- Länsstyrelsen 2011-02-04 Beslut att godta 750 årliga rörelser med SAAB 2000

FFAB har Transportstyrelsens certifikat att bedriva flygplatsverksamhet .

Lokalisering

Anna Råhnägen berättar att flygplatsen anlades 1937 av SAAB för test av tillverkade flygplan. Under kriget (1939-44) fanns militära flygförband förlagda till flygplatsen. I början av 1970-talet byggde Trollhättans kommun ut bana och anlade terminal, torn och hangar. I början av 1980-talet skedde utbyggnad av bana, terminal, torn och hangar.

Fyrstadskommunerna Trollhättan, Vänersborg, Uddevalla och Lysekil bildade Fyrstads Flygplats aktiebolag, FFAB, som sedan 1984 bedriver flygplatsverksamheten.

Anna Råhnägen visar med karta flygplatsens läge och omgivningar.

Alternativa lokaliseringar

Anna Råhnägen anför att Trollhättan-Vänersborg flygplats är en befintlig verksamhet. En alternativ lokalisering är svår att hitta i regionen ur ett ekonomiskt och miljöpolitiskt perspektiv. Alternativa lokaliseringar har tidigare föreslagits i Finngårdsred och Skogaryd men dessa har inte varit möjliga att genomföra.

Anna Råhnägen visar att en alternativ utformning kan vara att styra om delar av flygtrafiken som landar från norr, och visar med karta konsekvenser för olika delar av Vänersborgs tätort. Flygplatsen har inte några klagomål från några boende.



Planförhållanden

Anna Råhnängen konstaterar att Trollhättan Vänersborgs flygplats är ett riksintresse för kommunikation enligt miljöbalken, enligt Trafikverkets ärende TRV 2010 /13990.

ÖP Trollhättan

Anna Råhnängen redovisar att ÖP för Trollhättan i avsnittet grunddrag för framtida markanvändning anger att ny bebyggelse kring flygplatsen endast tillåts om den inte försvårar eller förhindrar kommunikationsverksamheten - eller störs av den. ÖP påbjuder att flygplatsen skall bibehållas i nuvarande kod 2 c.

ÖP Trollhättan anger vidare att Hullsjön, som är värdefull ur naturvårds- och fritidssynpunkt, skall skyddas mot påverkan som kan påverka områdets värde. Göta älv är också ett vattendrag som är värdefullt för naturvård och friluftsliv. Älven används för dricksvattenförsörjning varför skyddet av vattenkvaliteten skall prioriteras.

ÖP Vänersborg

Anna Råhnängen redovisar att ÖP Vänersborg anvisar att byggnader och anläggningar inte får tränga in i de hinderfria ytorna för kod 3 c . Vänersborgs ÖP 2006 hänvisar till ÖP för Skogaryd och Malöga som innehåller gällande höjdbegränsningar för kod 3 c.

Öp anger att Södra Onsjö och Skaven ej kan användas för utbyggnad av bostadsområden på grund av flygbuller.

ÖP rekommenderar att ingen ny bebyggelse tillåts i Hol och Bryggum förrän förutsättningarna härför utretts.

Vänersborgs ÖP anger att kommunen skall verka för restriktioner för flygplanens storlek så att bullermattan över Vänersborg kan minskas.

Områden kring flygplatsen som är skyddsvärda som riksintressanta, natura 2000-områden som naturreservat och som ekologiskt känsliga områden anges i både ÖP Vänersborg och ÖP Trollhättan.

Området är ej detaljplanerat.

FFAB informerar om att områdena väster om golfbanevägen, Korseberg, delar av Skaven och Öxnered sedan 1985 utsatts för buller högre än 70 dBA.

Matti Lagerblad, samhällsbyggnadsenheten vid länsstyrelsen informerar om att kommunen i sin planering skall visa bl a hur riksintresset flyg skall skyddas.

Verksamhetens nuvarande omfattning och utformning

Anna Råhnängen redovisar att flygverksamheten vid flygplatsen bedrivs av flygbolag, klubbar och enskilda. Linjetrafiken till Stockholm har ca 50 000 årspassagerare och trafikeras per år med ca 2 200 rörelser med flygplan av kategori TL, Tung Lågprestanda (propellerflygplan tyngre än 7 ton). Antalet rörelser i kategori TH, Tung Högprestanda (jetflygplan som är tyngre än 7 ton), ligger på ca 100. Övrig lätt trafik (flygplan lättare än 7 ton) bedrivs med ca 7000 rörelser per år. Under senare år har skolflygningar utgjort ca hälften av dessa rörelser.



Anna Råhnängen redovisar vilka flygverksamheter som förekommer: Linjetrafik och charter, taxiflyg samt aerial work som bl a omfattar ambulansflyg, räddningsflyg, helikopter i bl a kraftlednings-besiktning. Vidare förekommer privatflyg, skolflyg, militär luftfart samt segelflyg.

Flygplatsen är en instrumentflygplats med precisionsinflygning. Verksamhetens anläggningar omfattar en 1710 meter lång asfalterad bana med navigationshjälpmedel och ljusanläggning, taxibanor, uppställningsplatser och ytor för ramptjänst. Därutöver finns terminalbyggnad med torn, fordonsgarage med verkstad, samt två hangarer, båda uthyrda till flygbolag för underhåll och förvaring av flygplan. För bränsleförvaring och distribution finns invallade anläggningar för flyg- och fordonsbränsle. Väster om banan har flygplatsen en gräs bana för segelflyg.

Flygplatsen är ansluten till Trollhättan stads vatten- och spillvattennät. Verkstad och hangarer är försedda med oljeavskiljare. Glykospill från flygplanavisning sugts med sopsugfordon och transporteras via mellanlager till avfallsanläggning. Dagvatten från flygplatsen leds i dagvattenavledningar till Stallbackaån och Rännarebäcken (mindre del) till Göta älv. Vattenkvalitén mäts regelbundet enligt ett kontrollprogram.

Uppvärmning sker av terminalbyggnad med el, Gula hangaren med pellets samt Vita hangaren och verkstad med olja.

Anna Råhnängen meddelar att energieffektivitetsutredning pågår.

FFAB bedriver flygplatstjänst och underhåller flygplatsanläggning innefattande främst fälthållning, räddningstjänst, ramptjänst inkl avisning av flygplan, tankningstjänst, stationstjänst, fastighetsdrift, luftfartsskydd och flygtrafikledningstjänst.

FFAB äger och hyr ut två hangarer. I dessa bedriver hyresgäster flygplansunderhåll.

Två flygklubbar verkar vid flygplatsområdet; Trollhättans flygklubb och Halle-Hunnebergs segelflygklubb.

Håkan Noldal frågar om den verksamhet som bedrivs av flygbolag omfattas av FFAB:s ansökan och ansvar.

Anna Råhnängen svarar att FFAB har tagit det ansvaret tidigare och avser att fortsätta med det.

Kerstin Harvenberg anför att det är viktigt att FFAB skaffar sig rådighet över berörda verksamheter.

Kerstin Harvenberg anför att det är viktigt att FFAB beskriver omfattning av de olika förekommande flygverksamheterna, charter, militärflyg, etc, och anger miljöeffekter av flygverksamheterna.

Beskrivning av verksamhetens omfattning i ansökan om nytt tillstånd

Anna Råhnängen meddelar att FFAB söker fortsatt tillstånd till flygtrafik, flygplatsdrift och underhåll av flygplatsanläggning, fastigheter och maskiner med i huvudsak oförändrad omfattning.

FFAB söker fortsatt tillstånd till 20 500 rörelser om året, fördelat på 10 400 rörelser i kategori tung trafik (>7 ton) varav högst 500 rörelser med tunga



jetflygplan, 10 100 rörelser i kategori lätt trafik (< 7 ton) varav högst 8 000 rörelser i skolflyg. Rörelser i kategori lätt trafik får utnyttja utnyttjade rörelser i kategori tung trafik.

Anna Råhnängen redovisar vilka flygverksamheter som avses förekomma: Linjetrafik och charter, taxiflyg, aerial work (bl a ambulansflyg, räddningsflyg och helikopterflyg), privatflyg, skolflyg, militär luftfart samt segelflyg.

FFAB söker tillstånd att utöka anläggningen med de vägar, taxibanor, uppställningsplatser, byggnader, navigationsanläggningar, driftsanläggningar och ledningar som kan komma att behövas för att bedriva verksamheten.

På fråga från **Håkan Noldal** om omfattning av utbyggnad av driftsanläggningar i framtiden svarar **Anna Råhnängen** att det kan avse hangarer, uppställningsplattor, bullervallar, mm, och att det får utredas närmare.

Förutsedd miljöpåverkan

Anna Råhnängen redovisar förutsedd miljöpåverkan. Flygplatsverksamheten vid Trollhättan-Vänersborgs flygplats ger i huvudsak upphov till följande miljöpåverkan:

- intrång i riksintressen för kulturmiljövård, naturvård och friluftslivet
- utsläpp till luft och vatten
- buller i omgivningen
- förbrukning av energi samt produktion av avfall

Påverkan på riksintressen

Flygplatsen ligger delvis i och omges av områden som är av riksintresse för kulturmiljövården, friluftslivet och naturvården.

Anna Råhnängen redovisar riksintressena med kartor.

Flygplatsen är i sig också ett riksintresse. Flygplatsen bedömer att den inte nämnvärt stör de underliggande värdena i riksintressena.

Utsläpp till luft

Anna Råhnängen anför att utsläpp av föroreningar huvudsakligen förekommer som avgaser från flygplan och fordon. Den lokala konsekvensen i luftmiljön bedöms bli liten. Flygplatsverksamhetens utsläpp i sökt verksamhet kan preliminärt beräknas till ca 1 800 ton koldioxid per år. Utsläpp till luft utgörs främst av NOX, CO₂, CO och kolväten.

Utsläpp beräknas inom flygplans LTO-cykel och på linjetrafikens flygsträcka.

För fältfordon beräknas utsläpp utifrån bränsleförbrukning och för drivmedelshantering i form av avdunstning. Utsläpp från passagerares och anställdas bilar samt från taxi och leverantörer beräknas.

Utsläpp från värmeanläggning beräknas utifrån förbrukning.

Verksamhetens miljöaspekter och påverkan på nationella miljömål samt möjliga åtgärder redovisas av Anna Råhnängen.

Kerstin Harvenberg anför att det är angeläget att visa de reella effekterna av transporters och passagerares fordons utsläpp i förhållande till annan trafik.

Utsläpp till mark och vatten



Anna Råhnängen redovisar att användningen av glykol för avisning ger upphov till utsläpp av syretärande ämnen till västerhavet. Ämnena bedöms inte ha någon giftverkan.

Flygplatsens och passagerares fordon avger på uppställningsplatser och parkeringar utsläpp till dagvatten av "trafikvatten" som består av metaller, PAH, kväve, fosfor och vägsalt.

På banan och stationsområdet sker halkbekämpning med grus. Urea används ej. Brand- och räddningstjänst innefattar hantering av skum vid skarp insats.

Flygplans- och fordonsunderhåll medför kemikaliehantering samt farligt avfall.

Det finns risk för att oavsiktliga utsläpp av bränsle och oljor förorenar mark och dagvatten. Riskerna analyseras och reduceras till rimlig nivå. Åtgärder vid olycka planeras.

Verksamhetens miljöaspekter och påverkan på nationella miljömål samt möjliga åtgärder redovisas.

Avfall och energianvändning

Anna Råhnängen meddelar att verksamheten genererar avfall från verkstäder, hangarer och terminalbyggnad. Kemiska ämnen och farligt avfall hanteras i främst verkstäder. Energi används för uppvärmning samt som drivmedel för flygplatsens fordon. Verksamhetens miljöaspekter och påverkan på nationella miljömål samt möjliga åtgärder redovisas.

Buller

Anna Råhnängen redovisar att buller uppkommer vid start och landning med flygplan och vid motorprovningar.

FFAB kommer att beräkna maximala bullernivåer 70 dBA och 80 dBA för den mest bullrande flygplanstypen (Fokker 50) samt för den vanligast förekommande typen (SAAB 340) och trolig framtida flygplanstyp (SAAB 2000).

FFAB kommer även att beräkna ekvivalent flygbullernivå FBN för nivåerna 55 och 52 dBA FBN.

Vid linjetrafik med flygplan i flygplanskategori TL utsätts inga oåtgärdade bostadshus regelbundet för maximala bullernivåer över 80 dBA. Ca 15-20 hus i vardera banriktningarna berörs vid landningar av mer än 70 dBA.

Motorkörningar i samband med underhåll på flygplan utförs i stort sett alltid dagtid. Uppskattningsvis sker motorkörningar nattetid 5-10 ggr/år.

Motorkörningen pågår normalt 15-30 minuter men kan i undantagsfall pågå flera timmar. Bullernivån vid närmaste bostadshus är ca 65 dBA.

Verksamhetens miljöaspekter och påverkan på nationella miljömål samt möjliga åtgärder redovisas av Anna Råhnängen.

Möjliga åtaganden och villkor

Anna Råhnängen redovisar vilka åtaganden och villkor FFAB överväger att föreslå. De flesta ingår i nuvarande tillstånd:

Villkor 1: Verksamheten - inbegripet flygplanskategorier, flygvägar, start- och landningsförfarande, trafikering under dygnet – skall bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad bolaget har uppgivit eller åtagit sig i ärendet, såvida



inte annat framgår av MMD:s beslut. Trafikledningen skall ske på ett sådant sätt att bullerstörningar undviks i största möjliga utsträckning.

Villkor 2: Endast tomgångsreversering vid landning mellan 22 och 06 om inte förhållandena kräver annat.

Villkor 3: Provkörning av motorer 22 – 06 får endast ske i samband med en förestående start.

Villkor 4: Start- och landningsövningar med motorflygplan vars högsta tillåtna startvikt (MTOW) understiger 2000 kg får inte utföras på annan tid än måndag – fredag kl 07 – 22 samt lördag och helgdag kl 09 – 17. Helgdagsaftnar jämställs med lördagar. Avancerad flygning får endast ske måndag till fredag kl 07 - 22 samt lördagar och helgdagar kl 09 - 17. Avancerad flygning får dock inte ske under följande helgafter och helgdagar: Påsk, pingst, midsommar, allhelgona samt jul.

Villkor 5: Bullerbegränsande åtgärder skall vidtagas i bostäder för permanent boende i flygplatsens omgivning som regelbundet utsätts för momentant flygbuller som överstiger 80 dBA, varvid målet skall vara att bullernivån inomhus skall minskas till 45 dBA. Regelbundet definieras som tre eller fler gånger per natt mer än 150 nätter under ett kalenderår. (MÖD 2008 08-31 i dom avseende Arlanda)

Villkor 6: Urea får inte användas för halkbekämpning av banorna.

Villkor 7: Flygplatsen skall på marken samla upp så mycket som möjligt av den glykol som rinner av flygplanet vid avisning. Flygplatsen skall vidta de tekniska och administrativa åtgärder som krävs för detta och årligen till tillståndsmyndigheten rapportera den mängd glykol som har använts för avisning och den mängd som samlats upp.

Villkor 8: Tankar för fordonsbränsle, flygbensin och A1 skall vara invallade. Tankbilen parkeras när den ej används på platta med avrinning till invallningen.

Diskussionsunderlag för utformning och inriktning av MKB

Anna Råhnägen redovisar vilka punkter som avses redovisas och analyseras i MKB.

- Områdesbeskrivning och alternativ lokalisering
- Planförhållanden ÖP Trollhättan o Vänersborg
- Nuvarande verksamhet: Flyg, anläggning o drift
- Sökt verksamhet: Flyg, anläggning o drift
- Inledning, styrande krav och adm uppgifter
- Miljöpåverkan: Miljömålen, Riksintressen, Luft, Mark o vatten, buller, hälsa och förbrukning ändliga resurser
- Olycksrisker och förorenade områden
- Kvalitetsledning; Dokumenterade anvisningar, riskanalyser, avvikelshantering och revisioner
- Samrådsredogörelse



- Sammanfattning MKB

Synpunkter från deltagarna i samrådet

Anna Råhnägen ber samrådsdeltagarna lämna synpunkter på samrådsunderlaget, samrådsprocessen samt på kommande MKB.

Matti Lagerblad frågar om verksamheten begränsas av nuvarande tillstånd och om det finns risk för begränsning av verksamheten i sökt tillstånd. Han frågar om antalet rörelser är tillräckliga.

Matti Lagerblad anför att flygplatsen är av riksintresse och viktig för regionens utveckling varför det är viktigt att flygplatsen kan användas och utnyttjas på ett maximalt rationellt sätt beträffande antalet flygrörelser.

Matti Lagerblad informerar om att kommunen i sin planering skall visa bl a hur riksintresset flyg skall skyddas. (Anfört vid genomgången av UFS ovan)

Kerstin Harvenberg svarar att nuvarande tillstånd inte fungerar då det begränsar flygverksamheten till vissa flygplanstyper.

Anna Råhnägen svarar att antalet rörelser är tillräckligt men att begränsningen till flygplanstyp är hämmande för verksamheten.

Det noteras att det finns flera sätt att begränsa verksamheten i tillståndet såsom antal rörelser, bullernivågränser och utsläppsgränser.

Kerstin Harvenberg, anför att det är viktigt att FFAB skaffar sig rådighet över berörda verksamheter som bedrivs av flygbolag och andra. (Anfört vid genomgången av UFS ovan)

Kerstin Harvenberg föreslår att FFAB i MKB beskriver skillnaden mellan skolflygningar och landningsövningar och redovisar metoder att registrera aktiviteterna. (Anfört vid genomgången av UFS ovan).

Kerstin Harvenberg anför att det är viktigt att FFAB beskriver omfattning av de olika förekommande flygverksamheterna, charter, militärflyg, etc, och anger miljöeffekter av flygverksamheterna. (Anfört vid genomgången av UFS ovan)

Kerstin Harvenberg anför att det är angeläget att visa de reella effekterna av transporters och passagerares fordons utsläpp i förhållande till annan trafik. (Anfört vid genomgången av UFS ovan)

Kerstin Harvenberg meddelar att Rolf Hansson vid länsstyrelsens vattenvårdsenhet skriftligt anfört följande: "Vattenkvaliteten och utsläpp till Göta älv är naturligtvis viktigt. I första hand en miljöskyddsfråga men berör även vårt område eftersom utsläpp sker till en vattenförekomst som omfattas av miljökvalitetsnormer enligt vattendirektivet. Risk för att normerna överskrids måste beskrivas i kommande MKB.

Stora delar av området omfattas av tillståndsprövade markavvattningsföretag. Gamla förrättningar som sannolikt ingen bekymrat sig om på senare tid men som ger laglig rätt att dränera marken, det är inte tillåtet att släppa ut vatten hur som helst i dessa markavvattningsföretag. Stora områden med hårdjorda yta ger snabb avrinning. Det finns också sänkningsföretag i området. Göta älv och Stallbackaån är dessutom generellt utpekade som översvämningsskänsliga. Det är svårt att bedöma konsekvenserna på nuvarande underlag så det är viktigt att hydrologi och hydraulik beskrivs ordenligt i kommande MKB. Det är både en



säkerhetsfråga för flygplatsen och en ekonomisk fråga för jordbrukarna i området."

Matti Lagerblad uppmanar FFAB att i MKB lägga stort fokus på att analysera påverkan på vatten.

Kerstin Harvenberg meddelar att Ulf Gustavsson vid länsstyrelsens enhet för skydd och säkerhet, skriftligt anfört att FFAB anger att bolaget "kommer att beakta olycksrisker men att det är viktigt hur detta görs. Det diskuterades förra gången, framförallt den framräknade risken".

Kerstin Harvenberg anför att utsläpp till vatten från bl a flygplanstvätt bör behandlas i MKB.

Kerstin Harvenberg anför att nuvarande tillstånd bör anses vara verksamhetens Nollalternativ och att konsekvenser av att bedriva verksamheten under detta tillstånd bör analyseras och beskrivas.

Kerstin Harvenberg anför att FFAB i MKB bör redovisa utredning av förekomst av förorenad mark i flygplatsområdet.

Lisa Hellström anför att påverkan av utsläpp till och påverkan på mark och vatten från avisning och ev olycka bör redovisas i MKB.

Kerstin Harvenberg anför att samrådet med särskilt berörda bl a grannar är viktigt.

På FFAB:s begäran om ytterligare förslag till vilka som skall anses som särskilt berörda i kommande samråd noteras följande förslag: Fiskeriverket, Sjöfartsverket, Fiskevårdsföreningen, Ornitologer, Onsjö Golfklubb.

Avslutning

Anna Råhnängen tackar för deltagandet och konstaterar att FFAB nu fått berörda myndigheters synpunkter på Underlag för samråd, samrådsprocessen och planen för MKB.

Vid minnesanteckningarna

Anders Magnusson