

Miljörappport

Eskilstuna Flygplats

2020

Version 2021-03-26

Innehållsförteckning

VERKSAMHETSUPPGIFTER INFÖR MILJÖRAPPORT 2020.....	1
1 VERKSAMHETSBEKRIVNING.....	3
1.1 KORTFATTAD BEKRIVNING	3
1.2 ÖVERSIKTIG BEKRIVNING AV VERKSAMHETENS HUVUDSAKLIGA PÅVERKAN PÅ MILJÖN OCH MÄNNISKORS HÄLSA 4	
1.3 FÖRÄNDRINGAR UNDER 2020.....	4
1. TILLSTÅNDSGIVEN VERKSAMHET	6
1.4 MILJÖDOMSTOLEN	6
2 TILLSTÅNDSMYNDIGHETENS BESLUT UNDER 2020	6
3 ANDRA BESLUT UNDER 2020.....	6
3.1 FLYGPLATSENS BESTÄMMELSER.....	7
4 TILLSYNSMYNDIGHET ENLIGT MILJÖBALKEN.....	8
5 TILLSTÅNDSGIVEN OCH FAKTISK VERKSAMHET	8
5.1 TILLSTÅNDSGIVEN VERKSAMHET	8
5.2 FAKTISK VERKSAMHET UNDER 2020.....	10
6 VILLKOR FÖR FLYGPLATSEN.....	10
7 SAMMANFATTNING AV UNDERSÖKNINGAR, MÄTNINGAR OCH BERÄKNINGAR.....	16
7.1 UTSLÄPP TILL LUFT FRÅN FLYGVERKSAMHET	17
7.2 UTSLÄPP TILL LUFT FRÅN MARKFORDON.....	18
7.3 RECIPIENTPROVTAGNING	19
7.4 UTSLÄPP TILL VATTEN	19
8 ÅTGÄRDER FÖR ATT SÄKRA DRIFT OCH KONTROLLFUNKTIONER SAMT FÖR ATT FÖRBÄTTRA SKÖTSEL OCH UNDERHÅLL AV TEKNISKA INSTALLATIONER.....	19
9 AVBROTT, OLYCKOR ELLER LIKNANDE HÄNDELSER INKLUSIVE AVVIKELSER	19
10 ÅTGÄRDER SOM GENOMFÖRTS UNDER ÅRET MED SYFTE ATT MINSKA VERKSAMHETENS FÖRBRUKNING AV RÅVAROR OCH ENERGI	20
10.1 ELANVÄNDNING 2020.....	20
10.2 VÄRMEANVÄNDNING	20
11 KEMIKALIER	21
11.1 UPPFÖLJNING AV KEMIKALIEANVÄNDNING.....	22
12 REDOVISNING AV ÅTGÄRDER FÖR MINSKNING AV AVFALL.....	24
13 REDOVISNING AV ÅTGÄRDER FÖR MINSKNING AV RISKER	25
13.1 UPPFÖLJNING AV MILJÖMÅL	25
14 UNDERSÖKNINGAR OM TILLVERKNING	25

Bilaga 1: Kemikalieförteckning

Bilaga 2: Bullerkurvor

Bilaga 3: Miljömål

Bilaga 4: Resultat från recipientprovtagning

Bilaga 5: Groddjursinventering Eskilstuna logistikpark

Verksamhetsuppgifter inför miljörapport 2020

Namn:	Eskilstuna Logistik och Etablering AB Eskilstuna flygplats
Postadress:	Box 78 631 02 Eskilstuna
Besöksadress:	Eskilstuna flygplats, Flygbasvägen 6, Kjula
Organisationsnummer:	559048-6188
Kontaktperson:	Johan Kalfas, verksamhetsansvarig
Anläggningsnummer:	0484-073-001
Författare av Miljörapporten:	Eric Söderberg, Nestor AB
Kommun/län:	Eskilstuna kommun, Södermanland län
Fastighetsbeteckning:	Kjula-Åstorp 2:1
SNI-kod:	63.30
Klass enligt förordning om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd:	Civil flygplats med instrumentbana längre än 1200 meter, klass A.
Tillsynsmyndighet:	Eskilstuna miljö och räddningstjänstförvaltning i Eskilstuna kommun
Miljöledningssystem:	Flygplatsen har eget miljöledningssystem som följer ISO 14001
Beslutande myndighet:	Mark- och miljödomstolen
Beslutsdatum för Gällande tillstånd:	2006-06-29 och 2016-12-29
Miljödomstolens Senaste beslut:	2016-12-29, Mål nr M 3659-16, Nacka tingsrätt, Mark- och miljödomstolen, rotel 8.

Definitioner

Aerial work	Arbetsflyg, t ex. inventering av eller allmänflyg samt huvuddelen av skolflyget.
Allmänflyg	Flygningar som utförs i enlighet med civila trafikregler och procedurer.
Avbruten landning	(Missed approach procedure) Det förfarande som skall följas om inflygningen inte kan fortsättas. Flygelever kan öva detta förfarande under skolflygning.
CO	Kolmonoxid
CO ₂	Koldioxid
Flygplan	(Aeroplane) Luftfartyg tyngre än luften, som framdrivs av en kraftkälla och som erhåller sin lyftkraft under flygning huvudsakligen genom luftens reaktion mot ytor, vilka förblir fasta under givna flygtillstånd.
HC	Kolväten
ICAO	International Civil Aviation Organization
IFR-flyg	Instrumentella flygregler.
LTO	Landing and take off, d.v.s. en start och landning
NO _x	Kväveoxid
QOMS	Kvalitets drifthandbok, ett verksamhetsledningssystem
Rörelse	En landning eller start
SO ₂	Svaveldioxid
TGL	Touch and go landnings, d.v.s. piloten går in för landning, nuddar marken och flyger vidare.
Trafikvarv	Luftfartsstyrelsens definition av trafikvarv är ”den fastställda väg luftfartyg skall följa vid flygning i närheten av flygplats.
VFR-flyg	Visuella flygregler innebär att man flyger utan instrument. Mindre plan (enmotoriga) flyger regelmässigt enligt VFR.
VO _x	VOC, flyktiga organiska kolväten

1 Verksamhetsbeskrivning

1.1 Kortfattad beskrivning

Eskilstuna flygplats drivs sedan den första mars 2016 av det kommunalägda bolaget Eskilstuna Logistik och Etablering AB (ELE). David Hoffman är VD för ELE och sedan januari 2021 är Johan Kalfas verksamhetsansvarig för flygplatsen.

Eskilstuna kommunföretag AB övertog ägandet av flygplatsen från Fortifikationsverket den sista december 2007.

Flygplatsen anlades i slutet av 1950-talet och öppnade 1963 som en militär flygbas. Flygplatsen har fram till den 1 september 2005 använts som en militär flygbas ägd av staten genom Fortifikationsverket. 1 januari, 2006 övertog Eskilstuna kommun flygplatsen för civil flygverksamhet. All militär verksamhet vid basen har därmed upphört.

Flygplatsen har ca 6 000 rörelser per år. Dessa består mestadels av rörelser med skolflygplan och lättare flygplan samt helikoptrar. Under 2020 ökade antalet rörelser med ambulansflyg.

Rullbanan (landningsbanan) är 2 200 meter, bredden 35 meter och stråkbredden 150 meter. Två uppställningsplattor finns, varav en är placerad vid passagerarterminalen väster om rullbanan. Vidare har flygplatsen en 7,5 meter bred f.d. militär taxibana utmed hela rullbanan. Flygplatsen har installerat banljus samt ILS (instrumentlandningssystem) vilket medfört att kraven för precisionsflygning uppfyllts. European Air Cargo, EAC, är driftoperatör för fält hållning och flygledning. Miljöansvaret regleras med avtal mellan Eskilstuna Logistik och Etablering AB och EAC.

Miljöledningssystemet omfattar verksamheten med Eskilstuna flygplats som ELE driver. I detta ingår även mark och lokaler som ingår i flygplatsdriften. Flygplatsfastigheten ägs av Eskilstuna kommun. VD för ELE har det övergripande ansvaret för miljöarbetet på flygplatsen, men har delegerat flygplatsdriften inklusive miljöansvar till verksamhetsansvarig.

Verksamhetsansvarig (flygplatschefen) på flygplatsen leder miljöarbetet. Den operativa flygplatsdriften upphandlas och utförs av bolaget European Air Cargo (EAC) som ansvarar för ANS (flygtrafikledning) AGA (flygplatsdrift) och CN (communication navigation).

1.2 Översiktlig beskrivning av verksamhetens huvudsakliga påverkan på miljön och människors hälsa

I detta avsnitt redovisas flygplatsens huvudsakliga miljöpåverkan.

Utsläpp till luft från fordon, brandövningar, drivmedelshantering m.m.

För att driva flygplatsen krävs fordon till att halkbekämpa rullbanan, kontrollera säkerhet, brandövningar m.m. Flygplatsen hanterar drivmedel och vid tankning sker utsläpp främst till luft, i form av kolväten.

Utsläpp till mark och vatten från halkbekämpning.

Flygplatsen halkbekämpar rullbanan i första hand med kemikaliefria metoder såsom plogning, sopning och borstning. I andra hand sandas banan med sandspridare. I undantagsfall används urea som halkbekämpningskemikalie.

Förbrukning av naturresurser såsom fossila bränslen.

Flyg- och fordonsbränsle utgörs av fossila bränslen.

Buller och utsläpp till luft från flygplanen vid start och landning (LTO).

Vid start och landning påverkas omgivningen av buller och utsläpp till luft.

Skapa hinderfrihet.

För att driva en flygplats krävs det att hinderfrihet skapas. Det innebär att hålla en stor yta fri från träd, buskage, hus m.m. Syftet är att möjliggöra säkra landningar och starter.

1.3 Förändringar under 2020

- Flygplatsen har testat att använda HVO-diesel under 2020. Tyvärr fungerade inte bränslet optimalt eftersom packningar till flygplatsens traktor inte höll för HVO. Bränslet användes istället som eldningsolja.
- Flygplatsen har fortsatt ta prover av dagvatten avseende PFAS och PFOS.
- Tillståndprocessen för att utöka flygplatsverksamheten stannade upp under 2020. Flygplatsen har fortsatt inventera artskydd och eventuella konsekvenser för framtida flygplatsverksamhet. Under 2020 inventerades groddjur.

- Flygplatsen ändrade rutiner för halkbekämpning av rullbanan inför 2020. I första hand används mekaniska metoder. Istället för att använda kemikalier sandas banan med en nyinköpt sandspridare. Urea används endast undantagsvis. Under 2020 användes endast sand i liten omfattning eftersom vintern var tämligen mild.
- Flygledartornets fönster har ersatts av fönster med isoleringsglas.

1. Tillståndsgiven verksamhet

I detta kapitel visas citat från beslut, datum och tillståndsgivande myndighet för gällande tillståndsbeslut enligt 9 kap. 6 § miljöbalken samt en kort beskrivning av vad beslutet eller besluten avser.

1.4 Miljödomstolen

Miljödomstolen lämnar Eskilstuna kommun tillstånd till utökad civil flygverksamhet vid Eskilstuna flygplats avseende högst 27 400 flygrörelser per år, samt till de anläggningar/åtgärder som behövs för den utökade verksamheten allt huvudsaklig överensstämmelse med det som kommunen angett i ansökan och i övrigt uppgett i ärendet. Målets nummer var M 18932-05 och beslut togs 2006-06-29. Villkoren för flygplatsen redovisas i avsnitt 8.

2 Tillståndsmyndighetens beslut under 2020

Mark- och miljödomstolen har ej fattat beslut avseende Eskilstuna flygplats under 2020.

3 Andra beslut under 2020

I detta kapitel redovisas miljörelaterade beslut som fattats av myndigheter och andra beslutsfattare.

Tillsynsmyndigheten Eskilstuna Miljö- och räddningstjänstförvaltning, Miljökontoret har inte lämnat något föreläggande under 2020. Däremot har Miljökontoret och flygplatsen fört en dialog avseende mark- och vattenföroreningar med PFOS och PFAS-föroreningar. Sammanfattningsvis innehöll Miljökontorets kommunikation om dessa föroreningar följande:

- Redovisning av PFOS-prover i skumvätska och släckvatten till räddningsfordon.
- Frågor om ersättningsprodukter till befintlig skumvätska.
- Provtagningspunkter för förorenad mark, vatten och inomhusmiljö.
- Frågor om tidigare verksamhetsutövare med Försvarmakten som genomförde utredning om PFOS under 2020.
- Förhöjda halter av PFOS-föreningar i dagvatten.
- Frågor om risker för föroreningar i brandbilsgarage.
- Frågor om funktionstest av vattenkanoner och vilka gräsytor som berörs.

- Miljökontoret genomförde digital tillsyn med föredragning om PFOS.
- Flygplatsen har tagit upp felaktigheter angående uppställningsplatser för brandbilar.
- Gräv- och schaktarbeten där föroreningar misstänks finnas ska anmälas i förväg till Miljökontoret. Det gäller även föroreningar från tidigare verksamhetsutövare.
- Försvarsmakten och COOP har också tagit prover av dagvatten i sina utredningar. Vidare har Miljökontoret fört diskussion med Eskilstuna Energi och Miljö om provtagning vid deras dammar.
- Flygplatsen ska ersätta befintlig skumvätska med en ny produkt. Flame Security är ett alternativ men som väntar på ett godkännande för marknaden. När det skett ersätts skumvätskan och brandbilen ska saneras.

Igångsättningstid:

- Miljökontoret har undersökt vad den utlöpta igångsättningstiden för flygplatsens tillstånd innebär och meddelat en tolkning. Flygplatsen har också undersökt denna fråga. Under 2020 meddelades inget beslut om igångsättningstiden. Miljökontoret ansåg att antalet tillståndsgivna rörelser per år minskas till 25 000 eftersom det inte förekommer tungt flyg. Flygplatsen och Miljökontoret fortsätter med dialog i frågan under 2021. Det finns inte heller tillstånd att bredda och förlänga rullbanan, se tillsynsrapport 2020-12-18.
- Det har kommit nya regler om farligt avfall med rapportering till Naturvårdsverkets avfallsregister.

3.1 Flygplatsens bestämmelser

Flygplatsen har ett kontrollprogram för miljöarbetet där det också ingår ett kontrollprogram för recipientprovtagning.

Verksamhetsansvarig anger i AIP (Aeronautical Information Publication) vad som gäller på Eskilstuna flygplats och tillfälliga förändringar i Notam (Notices for Airmen). Beslut meddelas även genom systemet QOMS som Airport Regulations och Airport Informations.

Under 2020 meddelades ett beslut att drönarflygning inom Eskilstuna flyginformationszon endast får ske efter tillstånd av flygplatsen och då under de tider som tornet är öppet m.m. Transportstyrelsens regler för drönarflygning: <https://www.transportstyrelsen.se/dronare>

Flygplatsen meddelade datum för årets evenemang med dragracingtävlingar, konstflygning och övrig motorsport. Vidare meddelades att Eskilstuna Strängnäs Energi & Miljö har ett timmerupplag inom flygplatsområdet.

4 Tillsynsmyndighet enligt miljöbalken

Miljö- och räddningstjänstförvaltningens miljökontor i Eskilstuna Kommun är tillsynsmyndighet för Eskilstuna flygplats. I denna miljörapport benämns de som Miljökontoret.

5 Tillståndsgiven och faktisk verksamhet

5.1 Tillståndsgiven verksamhet

Miljödomstolen har gett Eskilstuna kommun tillstånd till civil flygverksamhet vid Eskilstuna flygplats avseende högst 27 400 flygrörelser per år, samt till de anläggningar/åtgärder som behövs för den utökade verksamheten allt i en huvudsaklig överensstämmelse med det som kommunen angett i sin ansökan och i övrigt uppgett i ärendet.

Mark- och miljödomstolen beslöt i domslut den 29 dec 2016 att förlänga igångsättningstiden, gällande åtgärder för utökat tillstånd, till den 31 dec 2019. Under 2020 har flygplatsen fört en dialog med tillsynsmyndigheten om tillståndets omfattning och vad som gäller från år 2020 och framåt.

Nedan visas vilka tillståndsgivna åtgärder som genomförts till och med år 2020:

1. Åtgärder till följd av miljödom: Flygplatsen har upprättat ett kontrollprogram och följer villkoren från domstolsbeslut. Vidare har flygplatsen ett certifierat miljölednings-system och utför egenkontroll.
2. Flytt av korsande väg över bansystem: En väg norr om flygplatsen anlades år 2015.
3. Utvecklingsplan för flygplatsområdet: Det finns en utvecklingsplan från 2014 som reviderades i slutet av 2018.
3. Avtal för bergtäkt inom flygplatsområdet har förlängts t.o.m. 2022 och ca 10 procent av berget återstår.
4. Detaljprojektering för rullbana och stråk har genomförts.
5. Breddning av stråkytor: Har ej genomförts.
6. Breddning och förlängning av rullbanan: Har ej genomförts.
- 7.

8. Energiförsörjning och VA-åtgärder: Flygplatsen värmer upp lokaler med egna värme-pannor med delvis bioolja. Lokalerna har anslutits till kommunalt vatten och avlopp.’
9. Anpassning och driftsättning (Security): Flygplatsen har stängslats in p.g.a. Transportstyrelsens nya krav på viltskydd. Flygplatsen är inte securityklassad i övrigt.*
10. Terminalområden (byggnader, utrustning m.m.): Har inte utvecklats mer än marginellt.
11. Utveckling av tyngre flygtrafik: Tungt flyg landar och startat enstaka gånger.

Mark- och miljödomstolen har ändrat villkor 3 i tillståndsdomen enligt följande:

Nuvarande villkor 3 ges benämningen 3 b). Som ett komplement till detta villkor föreskrivs ett nytt villkor med följande lydelse:

3 a) ”Buller från verksamheten får inte överskrida 55 dBA FBN eller 70 dBA maximal ljudnivå flygtrafik vid en bostadsbyggnads fasad. Om begränsningsvärdet 70 dBA överskrids, ska villkoret ändå anses uppfyllt om det inte sker fler än sexton överskridanden mellan kl. 06.00 och 22.00 och fler än tre överskridanden mellan kl. 22.00 och 06.00.”

Flygplatsen uppfyllde villkoret under 2020 eftersom det inte utfördes omfattande flygverksamhet med tungt flyg.

Flygplatsen trafikeras företrädesvis av mindre enmotoriga flygplan och medelstora tvåmotoriga flygplan med en maximal startvikt av ca 15 ton. Enligt Transportstyrelsens regelverk är inte större trafikflygplan i kommersiell drift tillåtna att trafikera flygplatsen. Inga gränsvärden för buller har överskridits.

Flygplatsen har under 2020 inte trafikerats av tungt flyg eller annan flygverksamhet som medfört att bullervillkoren överskrids. Det har således skett färre än sexton överskridanden mellan kl. 06.00 och 22.00 och färre än tre överskridanden mellan kl. 22.00 och 06.00. Detta med hänvisning till villkor 3 a) ”Buller från verksamheten får inte överskrida 55 dBA FBN eller 70 dBA maximal ljudnivå flygtrafik vid en bostadsbyggnads fasad. Om begränsningsvärdet 70 dBA överskrids, ska villkoret ändå anses uppfyllt om det inte sker fler än sexton överskridanden mellan kl. 06.00 och 22.00 och fler än tre överskridanden mellan kl. 22.00 och 06.00.”

Flygplatsen har inte vidtagit några bullerbegränsande åtgärder enligt villkor 3 b eftersom omfattningen av flygverksamheten inte ökats. Det finns ingen byggnad som utsätts för flygbuller som överskrider villkoren.

De flygplanstyper som beskrevs i ansökan år 2002 är inte aktuella nu utan har ersatts av mindre bulleralstrande flygplanstyper.

5.2 Faktisk verksamhet under 2020

Nedan visas statistik från över registrerade landningar och starter 2020:

Tabell 1

	Utrikes och inrikes > 5,7 ton	Inrikes utrikes < 5,7 ton	Taxiflyg	Aerial work	Privatflyg	Skolflyg inkl av- brutna och touch and go	Summa
LTO							
LTO	5	20	36	142	507	2 391	3 101
Flygrörelser	10	50	72	284	1 014	4 782	6 202

Antalet approacher, eller överflygningar, uppgick till 611 stycken och antalet touch and go landnings (TGL) var 839 till antalet och dessa ingår i skolflygets rörelser som visas ovan.

Flygplatsen uppskattar oregistrerade landningar till 800 stycken och därmed 1 600 oregistrerade flygrörelser under 2020. Anledningen till att dessa uppgifter skattas är att flygrörelser utför flygledartornets öppettider inte registreras. Flygledningen uppskattar utefter egna erfarenheter och samtal med företrädare för flygföreningar.

6 Villkor för flygplatsen

Följande villkor gäller för Eskilstuna Flygplats. Texten är hämtad från Dom 2006-06-29, Mål nr M 18932-05, Stockholms Tingsrätt Avd 9, miljödomstolen, rotel 8.

Villkor från Koncessionsnämnden för miljöskydds beslut 2006-06-29:

Allmänt villkor

1. Verksamheten – inbegripet representativa flygplanstyper, flygvägar, start-, och landningsförfaranden samt trafikering under dygnet – skall bedrivas i huvudsak enligt vad kommunen har angett i ansökningshandlingar eller i övrigt åtagit sig i ärendet om inte annat framgår av nedanstående villkor.

Åtgärd: Flygplatsen hade fler flygrörelser under 2020. Den förändring som sker är att nyare flygplan är mer bränsleeffektiva och genererar mindre utsläpp till luft än äldre flygplanstyper.

Under 2020 har intresset för elflyg ökat. En större flygskola som övar i Eskilstuna har beställt elflygplan till sin verksamhet vilka förväntas vara i drift inom något eller några år. Flygplatsen har initierat en undersökning som solceller som kan tillföra el till framtidens elflygplan.

Kemiska produkter och farligt avfall

2. Kemiska produkter och farligt avfall skall förvaras på torr och mot omgivningen tät plats så att eventuella läckage inte kan förorena omgivningen.

- **Åtgärd:** Bränsle förvaras i invallade cisterner. Övriga kemikalier förvaras i torra lokaler med hårdgjorda ytor. Kemiska produkter riskbedöms återkommande av flygplatsen genom systemet Ichemistry. Det finns en container för farligt avfall.

Buller

a) Buller från verksamheten får inte överskrida 55 dBA FBN eller 70 dBA maximal ljudnivå flygtrafik vid en bostadsbyggnads fasad. Om begränsningsvärdet 70 dBA överskrids, ska villkoret ändå anses uppfyllt om det inte sker fler än sexton överskridanden mellan kl. 06.00 och 22.00 och fler än tre överskridanden mellan kl. 22.00 och 06.00.

b) Kommunen skall vidta bullerbegränsande åtgärder i alla byggnader som byggts före 2005 för bostadsändamål (permanentbostäder och fritidshus) respektive för vård- och utbildningsändamål, som utomhus:

- exponeras för flygbullernivå som överstiger FBN 55 dB(A)

- exponeras för maximalljudnivå överstigande 70 dB(A) minst tre gånger per natt mellan kl. 22.00 och 7.00 under minst 150 nätter per år

- exponeras för maximalbullernivåer som överstiger 80 dB(A) minst 250 dag och kvällsperioder och minst 15 rörelser per sådan period.

Kommunen skall varje år ta fram ett underlag som visar vilka byggnader som utsätts för något av de tre ovan angivna bullerkriterierna med utgångspunkt från beräknade bullervärden under det senaste året. Till grund för beräkningarna skall ligga aktuell sammansättning av trafiken. Beräkningarna skall ske med den beräkningsmodell för flygbuller som fastställts senast av Försvarmakten och Luftfartsverket eller Luftfartsstyrelsen i samråd med Naturvårdsverket.

Målet för åtgärderna är att den maximala ljudnivån inomhus nattetid inte överstiger 45 dB(A) och att ekvivalentbullernivån inomhus nattetid inte överstiger 30 dB(A). Kommunen skall ta fram förslag på vilka bullerskyddsåtgärder som behöver vidtas för de byggnader som utsätts för ovan angivna bullernivåer. Redovisningen skall ges in till tillsynsmyndigheten i slutet av varje år. Åtgärderna skall genomföras i samråd med fastighetsägaren inom två år från det att något av de ovan nämnda bullerkriteriernas inträde.

Åtgärder behöver inte vidtas om kostnaden för att minska bullernivån är oskälig i förhållande till bostadens standard och värde.

Vid eventuell oenighet mellan kommunen och fastighetsägare om vilka fastigheter som skall bli föremål för åtgärder skall frågan hänskjutas till tillsynsmyndigheten.

Åtgärder: Flygplatsen trafikeras företrädesvis av enmotoriga flygplan och medelstora tvåmotoriga flygplan med en maximal startvikt av ca 15 ton. Inga gränsvärden för buller har över-skridits.

Om flygplatsen utökar sin verksamhet enligt tillståndet kommer en akustikspecialist med kunskaper om flygplatser att anlitas. Denne uppdaterar bullerkurvor för flygverksamheten. De byggnader som utsätts för buller enligt ovan givna villkor kommer att bullerisoleras. Flygplatsen förvärvar även fastigheter i flygplatsens närhet.

Flygplatsen tog fram en bullerkurva år 2006 genom företaget WSP Akustik. Bullerkurvan visar att tre fritidshus och ett bostadshus tangerades av bullerkurvan 55 dB(A). Samtliga fastigheter inom bullerzonen är inlösta för rivning. Flygplatsen upptäckte även att det fanns fler utmärkta hus på bullerkurvan än vad som finns i verkligheten. År 2020 var den verkliga situationen i jämförelse med bullerkartan enligt följande:

- Fritidshuset söder om flygplatsen finns inte. Det fanns inte heller något fritidshus år 2007.
- Gården på sydöstra sidan, Vreten, Väster om Salbjörke, finns kvar och tangeras av bullerkurvan.
- De två byggnaderna väster om flygplatsens mittersta del tangeras av bullerkurvan. Detta är flygplatsens egna byggnader med flygstation m.m.
- Fritidshuset norr om flygstationen, Aspestahult, har rivits.
- Gården Stensäter har rivits.

Under 2020 ökade flygets omfattning med ca 1 100 rörelser med framförallt lätta flygplan. Detta medför att flygplatsen inte genomfört en akustikberäkning.

- 3 Start och landningsövningar skall ske inom ramen för de trafikkrav som anges i verksamhetsbeskrivningen.

Åtgärd: Flygplatschefen anger i AIP (Aeronautical Information Publication) vad som gäller på Eskilstuna flygplats och tillfälliga förändringar i Notam (Notices for Airmen).

Flygplatsen skickar ut mejl till intressenter. Officiella ärenden skickas ut genom Notam (Notices for Airmen) som alla piloter är tvungna att läsa. Det kan vara ärenden som t.ex. att banarbete pågår.

4 Skolflygning i trafikvarv får endast ske följande tider

Vardagar kl. 08.00 – 17.00 samt på vardagskvällar tisdag och torsdag kl. 18.00 – 22.00. Under vardagskvällar måndag och onsdag får skolflygning endast ske efter medgivande från tillsynsmyndigheten.

Skolflygning under veckohelger eller långhelger får endast ske undantagsvis. Skolflygning samt VFR-flygningar med upprepade starter och landningar är inte tillåten två söndagar i juli långfredagen, påskafton, Kristi himmelsfärdsdag, pingstafton, midsommaraf-
ton, midsommardagen, alla helgons dag, julafton och juldagen.

5 Trafikvarvshöjd vid skolflygning skall vara minst 210 meter (300 meter enligt flygplat- sens lokala bestämmelser) över underliggande terräng under den ljusa delen av dygnet och minst 300 meter över underliggande terräng i mörker.

Åtgärd för 5 & 6: Flygplatschefen anger i AIP vad som gäller på Eskilstuna flygplats.

Samarbetsorgan

6 För samråd i kontrollfrågor och frågor rörande flygverksamheten skall finnas ett, av kom- munen sammankallat, samarbetsorgan i vilket skall ingå representanter för kommunen och tillsynsmyndigheten. Till samarbetsorganet kan även knytas representanter för kom- munen, representanter för flygoperatörer, närboende och andra som medlemmarna anser bör delta i arbetet.

Åtgärd: Samarbetsorganet sammankallades 2 gånger under 2020.

Utsläpp till vatten och mark

7 Kommunen skall för avisning av rullbanan, taxibana och ramper använda avisningsmedel som är baserade på acetat, formiat eller annan substans med jämförbara eller bättre egen- skaper från miljösynpunkt. Dock får undantagsvis urea användas i samband med under- kyllt regn eller vid motsvarande svåra isförhållanden.

Åtgärd: Flygplatsen använder i första hand mekaniska metoder. Under 2020 användes endast
sand för halkbekämpning.

8 Avisning av flygplan får endast ske på för detta avsedd plats. Målsättning är att cirka 80 procent av spilld avisningsvätska skall omhändertas. Spilld avisningsvätska som samlats upp skall omhändertas på sätt som kan godtas av tillsynsmyndigheten.

Åtgärd: Det har ej förekommit någon avisning av flygplan under 2020.

- 9 Dagvatten där risk finns för oljeförekomst skall anslutas till oljeavskiljare för utgången av år 2010. Detta gäller främst dagvatten från avisnings- och uppställningsytor, ytor där tankning av flygplan förekommer samt parkeringsplatser.

Åtgärd: Dagvatten från tankanläggningar har anslutits till oljeavskiljare under år 2010 och 2015. Vid behov installeras nya oljeavskiljare. Under 2020 har således dagvatten från uppställningsplattor varit anslutet till oljeavskiljare.

- 10 Oljehalter i vatten som leds direkt till recipient får som riktvärde uppgå till högst 5 mg/l och i vatten som leds/överförs till det kommunala spillvattennätet får oljehalten som riktvärde* uppgå till högst 50 mg/l. Oljehalten avser mineralolja, oljeindex eller opolära alifatiska kolväten. Oljeavskiljaren som finns i anslutning till spolplattan vid Åstorp är stängd och spolplattan används inte längre.
- 11 Kallavfettningsmedel som används i verkstäder skall vara självspaltande. Allt avloppsvatten från verkstäder som kan bli oljekontaminerat skall behandlas i oljeavskiljare innan det leds till spillvattnet.

Åtgärd 10 - 12: Flygplatsen tvättar fordon med hett högtryckstvätt. Således används ej avfettningsmedel. Dagvatten där risk föreligger för utsläpp har anslutits till oljeavskiljare. Flygplatsen genomför varannan månad recipientprovtagning vilket redovisas i bilagan till denna miljörapport. Flygplatsen mäter även oljeindex en gång per år. Resultatet efter flera års mätning visar att det ej finns mätbara halter av alifater eller aromater i dagvattnet.

Vattnet bedöms klara kravet på 5 mg olja per liter vatten vilket även recipientprovtagningen uppvisat.

- 12 Kommunen skall ansluta sanitärt avloppsvatten till slutna tank före utgången av år 2010. Eventuellt oljeförorenat vatten som inte klarar kravet på 5 mg/l för direkt avledning till dagvattennätet skall också från samma tidpunkt anslutas till slutna tank.

Åtgärd: Under 2015 kopplades flygplatsen in till det kommunala avloppsnätet som ersätter det lokala reningsverket.

- 13 Borttagning av gummi från banan skall ske på mekaniskt sätt.

Åtgärd: Flygplatsverksamheten genererar endast försumbara mängder gummi. Däremot har den verksamhet som genomfört dragracing genererat gummi som också omhändertagits. Flygplatsen och dragracingklubben har ett avtal där det framgår att det är klubbens ansvar att omhänderta gummi och övrigt avfall i enlighet med svensk lagstiftning. Dragracingklubben har ett eget tillstånd för sin verksamhet.

Kontrollprogram

- 14 Ett aktuellt kontrollprogram skall finnas för verksamheten och följas. Programmet skall bland annat ange hur utsläppen skall kontrolleras avseende mätmetod, mätfrekvens och utvärderingsmetod. Förslag till nytt/reviderat/ kontrollprogram skall lämnas till tillsynsmyndigheten senast tre månader efter att denna dom vunnit laga kraft.

Åtgärd: Ett kontrollprogram för flygplatsens miljöarbete har upprättats och uppdateras utefter de förändringar som sker. Kontrollprogrammet är utgångspunkten för flygplatsens miljöledningssystem. Kontrollprogrammet hänvisar till de miljörelaterade dokument som finns inom verksamheten.

7 Sammanfattning av undersökningar, mätningar och beräkningar

I detta avsnitt ingår det som enligt lagkrav ska ingå i denna punkt. Flygplatsen sammanfattar även redovisning från flygplatsens övriga frivilliga miljöarbete. I flygplatsens kontrollprogram anges vad som ska redovisas.

Under 2020 har flygplatsen låtit Ecogain AB genomföra en groddjursinventering. Syftet med utredningen var att få kunskap om groddjur riskerar att påverkas negativt av den planerade utökningen av flygplatsen samt om det är förenlig med artskyddsförordningen. Resultatet visar att det finns förekomst av groddjur inom exploateringsområdet. I utjämningsdammen norr om flygplatsen påträffades vanlig padda och mindre vattensalamander. I utjämningsdammen sydost om flygplatsen hittades vanlig groda, vanlig padda, åkergroda, mindre vattensalamander och större vattensalamander. I Ecogains rapport meddelas även:

”Alla groddjur i Sverige omfattas av fridlysningsbestämmelser i Artskyddsförordningen. När det gäller åkergroda och större vattensalamander är de skyddade enligt § 4 medan mindre vattensalamander, vanlig groda och vanlig padda är skyddade enligt § 6. Skydd enligt § 4 innebär att inte bara själva djuren är skyddade utan även deras livsmiljöer.”

Försvarsmakten har fortsatt med utredning angående PFOS och PFAS-föreningar i mark och vatten.

Under 2020 genomfördes även följande: undersökningar:

- Flygplatsen har under 2020 arbetat utefter standarden ISO 14001 och flygplatsen certifierades år 2011. Under 2020 genomfördes en extern miljörevision enligt ISO 14001.
- Flygplatsen har genomfört internrevision där miljökontroll av hyresgäster och egen verksamhet ingått.
- Flygplatsen har genomfört månatliga möten med driftoperatören. I dessa möten har miljöuppföljning ingått.
- Flygplatsens kontrollprogram för recipientprovtagning följdes 2020. Detta provtagningsprogram omfattade under 2020 flygplatsens dagvattensystem samt utloppen till recipienterna sjön Nasen och Barvalappen, se bilaga för mer information. Under året har prover även tagits för förekomst av PFOS- och PFAS-föreningar i ytvatten. Se bilaga 4 för mer information.
- Under året togs initiativ till att erbjuda flygbensin UL 91 vilket ersätter 91/96. Flygplatsen har även undersökt möjligheten att erbjuda Neste BioJet.

7.1 Utsläpp till luft från flygverksamhet

Nedan visas utsläpp till luft (emissioner) per landning och start för respektive flygplanstyp. Observera att bränsle, koldioxid och vatten anges per kilogram. Kväveoxider, kolväten, kolmonoxid och svaveldioxid anges i gram samt energi i kilowattimmar. För beräkningar används schabloner från olika flygplanstyper. Se dessa uppgifter som en indikation över utsläpp och inte något absolut.

Utsläpp per landning och start (LTO) 2020

Tabell 2

	Inrikes och utrikes	Taxi	Allmänflyg Enmotorig	Skolflyg
LTO				
Bränsle kg	116,1	80,7	7,7	7,7
CO ₂ kg	366,9	255,0	24,5	24,5
H ₂ O kg	145,1	100,9	9,7	9,7
Nox g	1151,0	672,0	50,5	50,5
HC g	-	450,2	106,2	106,2
CO g	699,2	1707,4	7639,4	7639,4
SO ₂ g	116,1	80,7	7,7	7,7
Energi kWh	1387,4	964,4	92,5	92,5

Källa: Totalförsvarets forskningsinstitut.

Nedan visas de totala utsläppen från LTO under 2020:

Tabell 3

	Inrikes och utrikes	Taxi	Allmänflyg	Skolflyg "Enmotororig kolvmotor"	Summa
Emission/ användning					
Bränsle ton	2,9	2,9	5,0	18,5	29,3
CO ₂ ton	9,2	9,2	15,9	58,5	92,7
H ₂ O ton	3,6	3,6	6,3	23,1	36,7
Nox ton	0,03	0,02	0,03	0,1	0,2
HC ton	-	0,02	0,07	0,3	0,3
CO ton	0,017	0,1	5,0	18,3	23,3
SO ₂ ton	0,003	0,003	0,005	0,02	0,03
Energi MWh	34,7	34,7	60,0	221,1	350,5

7.2 Utsläpp till luft från markfordon

De markfordon som finns vid flygplatsen använder diesel och bensen som drivmedel.

För att beräkna utsläpp till luft har Naturvårdsverkets metodik använts enligt följande formel:

”Utsläpp (kg) = Bränsleförbrukning (m³) x Värmevärde (Gj/m³) x Emissionsfaktor (kg/Gj)”

Underlaget kommer från Naturvårdsverkets webbsidor ”Beräkna dina klimatutsläpp” och ”Beräkna dina utsläpp av luftföroreningar” som finns på www.naturvardsverket.se, använd sökfunktionen.

Tabellen nedan visar vilka data som använts som underlag för beräkningar av utsläpp:

Tabell 4

Drivmedel	Värmevärde Gj/m ³	Emissionsfaktor CO ₂ kg/GJ	Emissionsfaktor CH ₄ kg/GJ	Emissionsfaktor N ₂ Okg/GJ	Emissionsfaktor SO ₂ ton/TJ	Emissionsfaktor NO _x ton/TJ	Emissionsfaktor CO ton/TJ	Emissionsfaktor HC ton/TJ
		Koldioxid	Metan	Dikväveoxid lustgas	Svaveldioxid	Kväveoxid	Kolmonoxid	Kolväten
Bensin								
Personbilar	32,78	69,4673	0,0052	0,0005	0,0002	0,0548	0,5733	0,0971
Diesel								
ACP lastbilar	35,28	51,4691	0,0002	0,0017	0,0001	0,2922	0,0466	0,0067
HVO	-	5,3219	0	0	0	0,265902	0,035416	0,00466586

Uppgifter om HVO kommer från leverantören Energifabriken.

Nedan visas beräknade utsläpp från markfordon inom flygplatsen 2020:

Tabell 5

Drivmedel	Årsförbrukning m ³	CO ₂ Koldioxid ton	CH ₄ Metan kg	N ₂ O dikväveoxid lustgas kg	SO ₂ kg	NO _x Kväveoxid kg	CO Kolmonoxid kg	HC Kolväte kg
Bensin	0,15	0,34	0,03	0,00	0,00	0,27	2,82	0,48
Diesel ACP	5,60	10,17	0,03	0,33	0,02	57,73	9,21	1,32
HVO	1,00	5,32	0,00	0,00	0,00	0,27	0,04	0,00
Summa	6,75	15,83	0,06	0,33	0,02	58,26	12,06	1,80

Under året ersattes diesel ACP med HVO. Tyvärr fungerade inte flygplatsens traktor med HVO vilket medförde att HVO-bränslet ersattes av konventionell diesel och HVO användes som eldningsolja för uppvärmning.

7.3 Recipientprovtagning

Vattenprovtagning av recipientvatten genomförs i vattendrag norr och söder om rullbanan. I mitten av rullbanan finns en vattendelare. Avrinningen sker således både mot norr och söder. Vattnet som rinner mot norr avleds vidare genom en bäck till Barvalappen som är en vik till Mälaren. Den södra delens vatten rinner ut i fågelsjön Nasen.

Provtagningsprogrammet har ändrats över tid. Under 2020 har provtagning genomförts i tre provpunkter söder om flygplatsen med avrinning till sjön Nasen. Den första punkten omfattar vatten från flygplatsområdets södra del. Den andra punkten utgörs av en referenspunkt opåverkad av flygplatsen och den tredje tas vid utloppet till sjön Nasen. Vidare togs prover norr om flygplatsen där den första punkten omfattar flygplatsens norra del. Den andra punkten är en referenspunkt och den tredje tas vid utloppet till viken Barvalappen.

Under året har även prover tagits avseende PFAS och PFOS. Resultat från provtagningen redovisas i bilaga 4, Resultat från recipientprovtagning.

7.4 Utsläpp till vatten

Under år 2020 användes sand för halkbekämpning. Flygplatsen har ej använt urea eller annan kemikalisk produkt för halkbekämpning.

8 Åtgärder för att säkra drift och kontrollfunktioner samt för att förbättra skötsel och underhåll av tekniska installationer

- Flygplatsen har ersatt halkbekämpningskemikalier med sand. Urea används endast i undantagsfall.
- Flygplatsen har informerat närboende om tävlingsdagar för dragracing.

9 Avbrott, olyckor eller liknande händelser inklusive avvikelser

Här redovisas miljörelaterade avvikelser och synpunkter under 2020 som rapporterats i avvikelssystemet:

- Det har inte anmälts någon miljörelaterad avvikelse under 2020. Ett klagomål på buller inkom under året avseende flygbuller över Kjula samhälle. Närboende har framfört synpunkter under samarbetsmöten. I korthet handlar synpunkterna om logistikparkens utveckling och dragracingtävlingar.

10 Åtgärder som genomförts under året med syfte att minska verksamhetens förbrukning av råvaror och energi

Under 2020 har nya isolerfönster installerats flygledartornet vilket minskar den totala energianvändningen. Installationen är ett resultat av den energikartläggning som genomfördes tidigare. Arbetet med att minska energianvändning är integrerat i flygplatsens miljöledningssystem med miljömål. Se bilaga 3 Miljömål.

10.1 Elanvändning 2020

Elanvändning MWh					Tabell 6
År	Flygstationen	Åstorp	Radiofyr Väla	Ärla Radiofyr	Summa
2014	170,7	197,3	7,0	2,5	377,5
2015	172,7	79,4	7,9	2,0	262,0
2016	183,6	211,6	3,2	2,7	401,1
2017	208,2	209,8	4,0	4,7	426,7
2018	238,6	224,7	4,0	5,2	472,5
2019	271,0	213,3	4,6	10,9	499,8
2020	230,5	182,4	2,3	3,7	419,0

10.2 Värmeanvändning

										Tabell 7
Sort	Pann- effekt kW	2012 M ³	2013 M ³	2014 M ³	2015 M ³	2016 M ³	2017 M ³	2018 M ³	2019 M ³	2020 M ³
Eldnings- olja (fossil)	Olja: 29 El: 10,5	14,0	6,0	4,1	4,4	6,3	4,3	5,0	4,3	4,5
Bioolja (förnybar)	170	24	18,7	17,6	11,0	Uppg sak- nas	16,0	19,0	15,0	17,0
HVO som bioolja	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3,0

Eskestuna Energi och miljö levererade bioolja och Swea Energi levererade fossil eldningsolja.

Uppvärmning

Följande lokaler omfattas: Stationsbyggnad och torn, bastroppsbyggnaderna och verkstadsbyggnader.

Flygplatsen började i slutet av 2018 undersöka möjligheter för energibesparing och egen produktion av solel. Arbetet har fortsatt under 2020. Offerter har inhämtats från flera leverantörer avseende solel på en båghangar men frågan om solel bordlades. Flera företag inom logistikparken har visat intresse för att placera solpaneler på tak. Flygplatsen har dock varit tvungen att säga nej till dessa initiativ eftersom det finns risk att soleanläggningarna stör flygets radio- trafik. Under 2020 togs initiativ till att utreda denna fråga vilket kan bli aktuellt under 2021.

11 Kemikalier

Enligt Naturvårdsverkets textmall skall flygplatsen redovisa de kemiska produkter och biotekniska organismer som kan befaras medföra risker för miljön eller människors hälsa och som under året ersatts med sådana som kan antas vara mindre farliga.

Följande kemikalier, och som används i betydande omfattning, kan medföra risker för miljön eller människors hälsa eftersom flygplatsen har stora mängder av dem i sin hantering:

Jet A1, flygfotogen liter	61 560 l
100 LL, flygbensin liter	31 799 l
91/96 UL, blyfri flygbensin	3 957 l
Diesel för fordonsbränsle och elkraft	5 600 l
Diesel till dragracing	650 l
HVO-diesel till fordon	1 000 l
Blyfri bensin	150 l
Aspen 2-taktsbensin	20 l
Eldningsolja bastropp	4 500 l
Bioolja för uppvärmning, Micke	17 000 l
HVO för uppvärmning	3 000 l
Motoroljor, mineral, till markfordon	25 l
Hydraulolja, mineral	1
Transmissionsolja	5 l
Hypoidolja, mineral	1 l
Sågkedjeolja, mineral	2 l
Glykol, grön/blå	25 l
Ogräsmedel, Finalsan ogräseffekt, nonansyra	0 l
Urea (halkbekämpningskemikalie)	0 l

11.1 Uppföljning av kemikalieanvändning

Nedan visas kemiska produkter som finns med på begränsningslistor. Uppgifterna är hämtade från flygplatsens kemikalieinformationssystem Ichemistry.

Tabell 8

Namn	Leverantör	EU:s ramdi- rektiv för vatten	KEMI:s PRIO Risk- minsk- ning	KEMI:s PRIO Utfas- ning	RE- ACH Annex XVII Be- gräns- ning	Substi- tut	Kommentar
AFF Dafo	Dafo Brand AB	-	-	-	Ja	Kanske	Under utredning
Agrol Hybran Plus	Agro Oil	-	-	Ja	Ja	Kanske	
Aspen 2	Lantmännen Aspen AB	-	Ja	Ja	Ja	Nej	
AVGAS 100LL (<0.1% benzene)	Univar Solutions AB	-	-	Ja	Ja	Ja	UI91
AVGAS 91/96 UL, /AVGAS 91/98 UL, /HJELMCO 91/96 UL, /HJELMCO 91/98 UL, /AVGAS UL91	Hjelmco Oil AB	Ja	Ja	Ja	Ja	Nej	UI 91 är bästa möjliga bränsle. Risker omhändertas i verksamheten
BENGALACK MATT 06 OCH BLANK 90	Jotun Sverige AB	-	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja, utgår när produkten är slut i behållaren.
Bensin Mk1 (95,96,98 oktan)	Preem AB (Publ)	-	-	Ja	Ja	Kanske	Bensin används endast i liten omfattning.
DINITROL 25B	DaCar AB	-	-	Ja	Ja	Kanske	Används tills behållaren är slut.
Gasol	Linde Gas AB	-	Ja	Ja	Ja	Nej	Undersök alternativ
Jet A-1	Shell Aviation Sweden AB	Ja	Ja	-	-	Nej, men flygplatsen följer utvecklingen med förnybart alternativ.	Jet A1 används sannolikt minst 10 år till. Alt ersätts med liknande förnybart bränsle.

						Ja	Ja, utgår sannolikt när produkten är slut i behållaren.
Kylarväska Super koncentrerad	Agro Oil	-	-	Ja	Ja		
LOCTITE 241	Henkel Norden AB	-	Ja	-	-	Nej	
Market pain aerosol	CRC Industries Europé bvba	-	Ja			Nej	
MP 5	Dafo Brand AB	-	Ja	-	Ja	Ja	Undersöker alternativ
OKQ8 Eldningsolja	OKQ8		Ja				Ska ersättas.
RAND LÅSOLJA	Sternhammar AB	-	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja, utgår när produkten är slut i behållaren.
Servalac Spray Höglblank	Tikkurila Sverige AB/Alcro Färg	-	-	Ja	Ja	Ja	Används tills behållaren är slut.
Smörjolja 042 Spray (Nycolube 7870)	Nordisk Dekk Import AS	-	Ja	Ja	Ja	Ja	Används tills behållaren är slut.
Shell Brake and Clutch fluid dot-4 ESL	Kemetyl AB	-	Ja		Ja		Används tills behållaren är slut.
Turtle Wax Låsolja	SEAB AB			Ja	Ja		Används tills behållaren är slut.

12 Redovisning av åtgärder för minskning av avfall

Flygplatsen sorterar avfall i särskilda färgpåsar. Det innebär att olika avfallssorter slängs i samma fraktion men i olika färgade påsar. Avfallet sorteras sedan automatiskt hos mottagaren.

Följande avfallsfraktioner fanns på Eskilstuna Flygplats under 2020

Avfallstyp	Hämtningsfrekvens	Kärlets storlek	Omhändertagande
Glas	Var 8:e vecka	2 x 190 l	Återvinning
Wellpapp	1 gång var 4:e vecka	660 l	Återvinning
Färgsortering (plast, pappersförpackningar, papper, metall, organiskt och övrigt).		3 x 370 l	Återvinning förbränning

Eskilstuna flygplats har avtal med EEM som hämtar på avrop. Farligt avfall förvaras i en sluten container. Under 2020 hämtades inget farligt avfall av EEM:

Oljeavskiljare har inte toppsugits eller tömts under 2020. I övrigt har oljeavskiljarna kontrollerats visuellt enligt flygplatsens kontrollprogram.

13 Redovisning av åtgärder för minskning av risker

- Flygplatsen har genomfört två flygsäkerhetsmöten under året.
- Flygplatsen har uppdaterat rutiner för kontroll av dagvatten genom att även ta prover avseende PFAS och PFOS-föreningar.
- Vi har genomfört riskanalyser avseende kemiska produkter.

13.1 Uppföljning av miljömål

Flygplatsen har ett antal miljömål och dessa visas i bilaga 3.

14 Undersökningar om tillverkning

Eskilstuna flygplats har ingen tillverkning av varor.