

Handläggare
Sara Nilsson
Telefon: 08-508 28 934**Till**
Miljö- och hälsoskyddsnämnden
2022-06-07, p. 17

Tillsynen av flygverksamhet år 2021

Redovisning av miljöförvaltningens rapport

Förvaltningens förslag till beslut

1. Godkänna Rapport om tillsynen av flygverksamhet år 2021
2. Överlämna rapporten till Swedavia Bromma flygplats och Södersjukhusets helikopterflygplats

Anna Hadenius
FörvaltningschefGustaf Landahl
Avdelningschef

Bakgrund

Bromma flygplats är dominerande när det gäller miljö- och hälsoskyddsnämndens tillsyn över flygverksamhet. Flygplatsen drivs av det statliga bolaget Swedavia och är en tillståndspliktig miljöfarlig verksamhet (A-anläggning). Även helikoptertrafik förekommer. Den mest betydande helikopterflygplatsen finns på Södersjukhuset som är en anmälningspliktig miljöfarlig verksamhet (C-anläggning).

Den största miljöfrågan är fortsatt buller. Det gäller buller som alstras av flygplan i luften (flygbuller) och det buller som uppkommer inne på flygplatsområdet (markbuller). Bullret klassas som omgivningsbuller och har stor betydelse för många stockholmare och för den samhällsplanering som sker i anslutning till flygplatsen. Omgivningsbuller påverkar hälsan och välbefinnandet på flera sätt, dels direkt genom att det kan upplevas som obehagligt, dels indirekt genom att det kan försvåra sömn, vila, talförståelse, koncentration och inläring. Starkt buller kan även ge direkta fysiologiska stressreaktioner, och allt fler studier visar att långvarig exponering av buller kan öka risken att drabbas av högt blodtryck eller hjärtinfarkt i vuxen ålder.

Ett annat aktuellt problem är markföroreningar, främst i form av PFAS från tidigare brandövningar. PFAS (poly- och perfluorerade alkylsubstanser) har påvisats i mark, grund- och dagvatten på och omkring nuvarande flygplatsområdet med höga halter kring brandövningsplatserna. Spridning av föroreningarna sker till recipient Bällstaviken som ingår i vattenförekomsten Mälaren-Ulvsundasjön. Inga andra spridningsvägar har påvisats. PFAS är ett samlingsnamn för flera tusen högfluorerande ämnen varav flera har visat sig vara toxiska och svårnedbrytbara.

Utöver PFAS är petroleumprodukter, metaller och PAH:er vanligt förekommande på flygplatsområdet. PAH:er (Polycykliska aromatiska kolväten) är en stor grupp av organiska föreningar som består av flera bensenringar. De bildas vid ofullständig förbränning och har visat sig vara cancerframkallande. Gräver man i marken är det troligt att man hittar dessa föroreningar som behöver underrättas och anmälas till miljöförvaltningen. Vidare används glykol vid avisning av flygplan som kan bidra till syrebrist i recipienten.

Luftfrågan är också en fråga som förvaltningen hanterar. Inom tillsynen är det främst i form av klagomål på fotogenlukt och genom kontroll av lokala luftföroreningshalter. Flygtrafik bidrar även till utsläppen av växthusgaser, vilket sker främst genom själva flygresorna och ligger därmed utanför nämndens påverkansmöjligheter genom tillsyn. Men miljöförvaltningen bedriver ett projektorienterat klimatarbete, utanför miljöbalkstillsynen.

Slutsatser

Tillsynen inom flygverksamhet är framför allt inriktad på att följa upp att villkoren i Bromma flygplats miljötillstånd samt Södersjukhusets helikopterflygplats anmälningsbeslut efterlevs. Utöver det driver vi med tillsynen på verksamhetsutövarnas kontinuerliga arbete med att minska sin miljöpåverkan.

Miljöförvaltningen har under 2021 bedrivit tillsyn genom hantering av klagomål och anmälningar, granskning av rapporter samt tillsynsmöten och platsbesök. Förvaltningen bedömer att villkoren i Bromma flygplats miljötillstånd generellt efterlevs. Det föreligger dock ett par oklarheter som ska kompletteras av Swedavia i miljörapport 2021 innan förvaltningen kan godkänna rapporten. Det gäller framförallt flygplatsens glykolhantering med information om utsläpp och uppsamlingsgrad. Vidare bedömer förvaltningen att Södersjukhusets helikopterflygplats efterlever de villkor som fastställts i förvaltningens anmälningsbeslut.

Bland noterbara händelser under 2021 kan nämnas att:

-Pandemin hade fortsatt stor påverkan på flygtrafiken med minskad trafik. En gradvis återhämtning av flygtrafiken har skett under 2021 men den är fortsatt låg jämfört med 2019.

-Bullerutbredningen har ökat något jämfört med 2020 men är fortsatt mindre än före pandemin.

-Flygplatsens utvecklingsprogram Future Bromma (UFB) har kunnat fortgå med oförminskad fart under pandemin. UFB är sedan årsskiftet 2021/2022 i allt väsentligt avslutat.

-Flygplatsens PFAS-utredning har också fortsatt under pandemin. Under 2021 har en skyddsåtgärd satts in och ytterligare en skyddsåtgärd planeras för att minska spridningen till recipienten.

-Luftföroreningarna som mäts på flygplatsområdet visar på fortsatt låga halter. Utsläpp av koldioxid har dock ökat något jämfört med 2020 men var betydligt lägre än 2019.

-Förvaltningen har under 2021 initierat revidering av flygplatsens kontrollprogram som ska utföras av Swedavia i samråd med förvaltningen. Förvaltningen har framfört förslag på justering gällande bland annat dagvattenhantering och provtagning av luftföroreningar. Diskussioner kommer att hållas under 2022.

Buller

De krav på buller som fastställdes vid anmälan av Södersjukhusets helikopterflygplats bedöms vara uppfyllt. På Bromma flygplats är ljudnivåerna från flygtrafiken höga, men inom ramen för gällande villkor enligt flygplatsens miljötillstånd. Under 2021 har dock en mindre överträdelse skett gällande flygplatsens villkor 4 om buller. Vid ett fåtal tillfällen har flygplan trafikerat flygplatsen trots att flygplanens ljudemission översteg villkorets begränsning. Förvaltningen har gjort bedömningen att avvikelserna har inneburit en ringa överträdelse och att det skedde utan uppsåt eller vårdslöshet. Vidare har Swedavia vidtagit utredning och justerade rutiner för att säkerställa villkorets uppfyllelse framöver.

De viktigaste faktorerna som påverkar flygbullernivån är antalet flygrörelser och vilka flygplan som används, men även när på dygnet trafiken sker och hur flygningarna genomförs har betydelse. Dessa faktorer är också reglerade av villkor, vilket gör att det inte går att reglera ytterligare genom tillsyn. Det är dock viktigt att miljöförvaltningen fortsätter föra dialog med Swedavia om frivilliga åtgärder.

Vad gäller markbuller är det inte reglerat med specifikt villkor utan det bedöms som industri- och verksamhetsbuller. Naturvårdsverkets

riktvärden för industri- och annat verksamhetsbuller överskrids normalt i närområdet kring Bromma flygplats. Med anledning av den lägre flygtrafiken har riktvärdena uppfyllts i större utsträckning än normalt även 2021 även om bullernivåerna har ökat något jämfört med 2020. Överskridande av riktvärden skedde dock vid ett par fastigheter i Bromma kyrka villaområde och Mariehäll. Det är viktigt att miljöförvaltningen fortsätter bevaka flygplatsens arbete för att minska markbullernivåerna.

Mark och vatten

Vad gäller PFAS utför Swedavia, med hjälp av Sweco Environment AB, ett omfattande utredningsarbete för att komma fram till bästa möjliga efterbehandlingsåtgärder. Miljöförvaltningen deltar i löpande avstämningsmöten samt har både i dialog och med föreläggande försökt få flygplatsen att vidta skyddsåtgärder, parallellt med utredningen, för att stoppa eller åtminstone minska den pågående spridningen. Länsstyrelsen upphävde förvaltningens beslut den 18 februari 2021 med motiveringen att föreläggandet ansågs otydligt och att det inte framkommit att nyttan överväger kostnaderna. Vidare ansågs tidpunkten som föreläggandet skulle ha efterkommit vara oskäligt kort. Länsstyrelsen delade dock nämndens bedömning att reningsåtgärder bör vidtas så snart som möjligt, dvs. om möjligt innan den aktuella utredningen är slutförd. Under 2021 har en skyddsåtgärd installerats och ytterligare en planeras. Det är dock fortsatt viktigt att förvaltningen fortsätter att bevaka hur arbetet fortskrider med skyddsåtgärder och efterbehandling..

Vad gäller övriga markföroreningar som påträffas vid markarbeten på flygplatsen, som underrättas och anmäls till förvaltningen, så bedömer förvaltningen att flygplatsen har goda rutiner för hantering. Det är dock fortsatt viktigt att markfrågorna bevakas.

Glykol används vid avisning av flygplan och rinner i viss utsträckning ut i recipienten via dagvattennätet. Enligt villkor ska så mycket som möjligt samlas upp. Det har varit svårt att med precision mäta den uppsamlade mängden under åren. Swedavia driftsatte en ny glykolanläggning 2018/2019 med glykolväxlar och återvinningsmöjligheter som bör leda till en förbättring. Sedan den driftsattes har det dock förekommit en del funktionella problem vilket har gjort att det fortsatt har funnits svårigheter med att beräkna uppsamlingsgraden. Vidare föreligger det en del oklarheter i den mätdata som Swedavia har samlat in. Resultat från vintersäsongen 2020/2021 saknas därför i miljörapport 2021.

Utredning pågår varpå Swedavia ska komplettera informationen. Det är fortsatt viktigt att Swedavias glykolhantering bevakas.

Luft

Ett klagomål inkom under 2021 vad gäller luftföroreningar eller fotogenlukt. Vad gäller lokala föroreningar på flygplatsen visar både flygplatsens egna mätningar och de beräkningar som gjorts av Östra Sveriges Luftvårdsförbund på låga nivåer.

Vad gäller klimatpåverkan och utsläppen av koldioxid från flygtrafiken var utsläppen 2021 högre jämfört med 2020 men betydligt lägre än före pandemin. Fossila utsläpp från den egna flygplatsdriften (i huvudsak uppvärmning, markfordon och utsläpp från brandövningar) har haft en nedåtgående trend och från och med 2021 är det tänkt att verksamheten ska bedrivas utan fossila koldioxidutsläpp. Av misstag har dock fossilt glykol ändå köpts in och använts på flygplatsen varpå utsläppet blev något högre än 2020, men betydligt lägre än 2019.

Även om förvaltningen inte bedömer att luftfrågan är ett problem ur miljösynpunkt, utöver flygtrafikens klimatpåverkan, så är det viktigt att tillsynen fortsätter bevaka luftfrågan då mycket forskning sker på området, t.ex. gällande ultrafina partiklar och sot på och omkring flygplatser. Det finns inga rikt- eller gränsvärden för dessa, men WHO har uppmanat till utökad övervakning och att åtgärder vidtas för att minska utsläpp av och exponering för dessa föroreningar.

Fokus inom tillsynen

Buller och PFAS har länge varit de störningar som varit i fokus inom tillsynen. Det beror främst på svårigheterna att minska bullernivåerna samt på komplexiteten med PFAS och dess oklara källor och spridningsmönster. Dessa störningar behöver fortsatt vara i fokus. Utöver det bör tillsynen även fokusera på luft och vatten. Luft med anledning av att mycket forskning görs på området gällande t.ex. ultrafina partiklar och sot på och omkring flygplatser. Vad gäller vatten så bör det inom tillsynen undersökas om det finns något som kan förbättras gällande främst utsläppen till dagvatten. Detta i och med att miljö kvalitetsnormerna ska vara uppfyllda i recipienten Bällstaviken (Mälaren-Ulvsundasjön) år 2027.

SLUT

Bilagor

1. Rapport om tillsynen av flygverksamhet år 2021