

Handläggare
Jörgen Bengtsson
Telefon: 08-508 28 934**Till**
Miljö- och hälsoskyddsnämnden
2015-10-20 p

Bromma flygplats miljöpåverkan

Rapport från miljöförvaltningen

Förslag till beslut

1. Godkänna förvaltningens rapport.
2. Översända tjänsteutlåtandet och rapporten till Swedavia för yttrande senast den 20 november 2015.
3. Uppdra åt förvaltningschefen att med stöd 26 kap 21 § miljöbalken vid behov förelägga Swedavia att
 - a. i detalj redovisa hur omräkningen av villkorskurvan för FBN 55 och 65 dBA gått till,
 - b. visa att Brussels Airlines landningar med luftbroms inte medför att villkor 4 överskrids.
4. Översända tjänsteutlåtandet och rapporten till Exploateringsnämnden och stadsledningskontoret för kännedom

Gunnar Söderholm
FörvaltningschefGustaf Landahl
Avdelningschef

Bakgrund

Budgeten för år 2015 anger bland annat att miljö- och hälsoskyddsnämnden ska säkerställa korrekta beräkningar av flygbullret vid Bromma flygplats. Förvaltningen har låtit WSP akustik göra en särskild granskning av bullerberäkningarna.

Förvaltningen har också uppfattat ett särskilt önskemål om en samlad redogörelse för flygplatsens miljöpåverkan och har skrivit en rapport om det. Rapporten från WSP Akustik bifogas till den rapporten. Dessa rapporter ersätter tillsynsrapporten 2014 för flygbranschen.

I rapporten redovisas också Swedavias årsrapport och en rad kompletteringar rörande Swedavias villkorsefterlevnad.

Förvaltningens synpunkter och förslag

I förvaltningens rapport redogörs för miljökonsekvenserna vad gäller buller, luftföroreningar och utsläpp till vatten och mark. Buller är den miljöpåverkan som flest människor märker. Bromma är den flygplats i Sverige som utsätter flest människor för höga bullernivåer. Det beror inte på att det är den mest bullriga flygplatsen utan på dess lokalisering i ett tätbefolkat område. Luftföroreningar från flygplatsen och flygverksamheten i dess närhet utgör ett mindre problem. Klimatpåverkan från flygtrafiken ingår dock inte i rapporten. När det gäller utsläpp till vatten och mark finns det gamla föroreningar vid såväl den befintliga som vid en tidigare brandövningsplats. Föroreningarna består av perfluorerade ämnen, PFAS, som tidigare ingick i brandsläcknings-skum. För närvarande utreds hur man på bästa sätt ska förhindra att föroreningarna sprids. Från den pågående verksamheten sprids monopropylenglykol som används av säkerhetsskäl för att avisa flygplan. Den glykol som inte samlas upp eller hinner brytas ner riskerar att förorena yt- och grundvatten. I ytvatten är problemet främst att det bidrar till syreförbrukning.

Rapporten från WSP Akustik visar i korthet att de beräkningarna som utförts av Swedavia i huvudsak är väl utförda och att bolaget innehåller villkoren. WSP konstaterar emellertid att den omräkning som gjorts av villkorskurvan för flygbullernivå är felaktig och bör vara mindre än vad Swedavia redovisat. Detta måste utredas vidare och förvaltningen föreslår att Swedavia föreläggs att återkomma med en mer utförlig redogörelse där bolaget tar ställning till WSP:s rapport. Rapporten pekar på att beräkningarna skulle kunna bli mer noggranna, främst genom att göra en ytterligare uppdelning av gruppen tvåmotoriga turbopropellerplan. Vidare framgår att beräkningar är ett bättre sätt än mätningar för att följa upp bullersituationen runt en flygplats. Den nuvarande verksamheten vid Brommaflygplats ligger dock inom den givna tillståndskurvan, även om den skulle beräknas med WSPs modell. Det är därför inte i detta avseende fråga om att ytterligare utreda huruvida ett villkorsbrott föreligger eller ej. En korrekt beräknad tillståndskurva är dock av fundamental betydelse för att granska villkor 1 i miljödomstolens villkor, närmast 55 dB kurvans utbredning och får betydelse för det fall att verksamheten vid flygplatsen ökar.

Förvaltningen anser att den bästa kompetensen vad gäller flyg-akustik i Sverige finns hos Swedavia konsult och hos WSP Akustik. Det är dessa båda bolag som har den största erfarenheten, Swedavia konsult för att de hanterar Swedavias tio flygplatser, och WSP för att de bland annat utfört mycket arbete åt Försvarsmakten.

Ett annat villkor som behöver utredas ytterligare är villkor 4 i miljödomstolens tillstånd som meddelades i dom den 28 januari 2009. Villkoret avser ljudemissionen från flygplan som trafiker Bromma inte får överskrida 89 EPNdB . Det avser flygplanstyperna RJ100 och RJ85. Förvaltningen menar att trafiken med Malmö Aviations flygplan uppfyller villkoret men att det fortfarande är oklart vad gäller Brussels Airlines. Förvaltningen föreslår att Swedavia föreläggs att redovisa om Brussels Airlines användning av luftbroms leder till att villkor 4 klaras.

I förvaltningens rapport har flygplatsens gällande villkor använts som ett sätt att strukturera texten. En del av de villkor som finns i avtalet mellan Stockholms stad och Swedavia har också beskrivits. Dessa delar av rapporten kan ha intresse för exploateringsnämnden varför förvaltningen föreslår att rapporten översänds dit och till stadsledningskontoret för kännedom.

Miljöförvaltningen föreslår således att Swedavia med stöd av 26 kap 21 § miljöbalken föreläggs att inkomma med uppgifter om bullerkurvans utbredning och uppgifter som visar huruvida Brussel Airlines flygtrafik på Bromma uppfyller villkor 4 i gällande miljötillstånd. Förvaltningen har haft en rad möten med Swedavia rörande bolagets årsrapport och huruvida villkoren följs eller ej. Swedavia har dock inte haft möjlighet att yttra sig över förslaget till föreläggande om ytterligare utredning. Förvaltningen föreslår därför att tjänsteutlåtandet jämte rapporten med bilagor översänds till Swedavia för yttrande. Förvaltningen föreslår att nämnden bemyndigar förvaltningschefen att fullfölja föreläggandet i den mån Swedavia inte anför sådana uppgifter att det finns anledning att underställa frågan om föreläggande för nämnden. Förvaltningen föreslår att Swedavia bereds tillfälle att yttra sig över förslaget till föreläggande och handlingarna i övrigt i ärendet till den 20 november 2015.

Det skall understrykas att tidsfristen nu endast gäller när Swedavia skall inkomma med yttrande i ärendet. Ett eventuellt föreläggande kommer att förenas med en ny tidsfrist inom vilken Swedavia skall inkomma med de begärda uppgifterna. Det är önskvärt att Swedavia i sitt yttrande anger hur lång tid bolaget anser att det behöver för att

genomföra de efterfrågade beräkningarna och inkomma med övriga uppgifter.

Slut.

Bilagor.

1. Bromma flygplats, september 2015. Rapport från miljöförvaltningen.
2. Sammanställning av gällande villkor, Transportstyrelsen 2011.
3. Bromma flygplats, kvalitetsgranskning flygbuller, WSP september 2015.
4. Riksintresseprecisering för Bromma Stockholm Airport, Trafikverket 2015-04-27.
5. Miljörapport för 2014, Swedavia mars 2015
6. Miljörapport för 2014, flygbullermätning, Swedavia maj 2015.
7. Omräkning av FBN för trafikfall 4 med 2012-års beräkningsmetod, Swedavia 2012-11-26.
8. Yttrande från Transportstyrelsen, 2015-06-15.
9. Ursprungliga gränser för FBN enligt villkor 4.
10. Illustration av omräkning av FBN för trafikfall 4 med 2012 års beräkningsmetod, Swedavia 2012-11-26.
11. PM certifieringsvärden Swedavia, april 2015