



MILJÖFÖRVALTNINGEN

Årlig tillsynsrapport 2012 för flyg

En rapport från Miljöförvaltningen
Jörgen Bengtsson

2013-01-07

www.stockholm.se/miljoforvaltningen

INNEHÅLL

1	Beskrivning av flygverksamheten	4
2	Tillsynsarbetet	5
3	Miljöarbetet	6

1 BESKRIVNING AV FLYGVERKSAMHETEN

Det absolut dominerande tillsynsobjektet inom flyg i Stockholm är Bromma flygplats. Dessutom finns ett fåtal helikopterlandningsplatser varav den på Södersjukhuset är mest intressant ur miljösynpunkt. Under 2012 har förvaltningens arbete handlat nästan uteslutande om Bromma flygplats.

Buller är den miljöpåverkan som flest människor noterar från flyg. Bullret alstras naturligtvis mest av flygplan i luften men i flygplatsens närområde är olika bullerkällor på marken av stor betydelse. Dessutom sker utsläpp till luft från flygtrafiken, från fordon på flygplatsområdet och av vägtrafik till och från flygplatsen samt, i mindre omfattning, från uppvärmning. När det gäller utsläpp till vatten sker påverkan genom avloppsvatten och dagvatten. De främsta föroreningskällorna är avisning av flygplan och banor samt brandövningar. Det finns också risker för miljöpåverkan genom faktorer som är gemensamma med de flesta branscher, till exempel energiförbrukning, markförorening, kemikaliehantering och uppkomst av avfall.

2 TILLSYNSARBETET

Arbetet består huvudsakligen av möten och inspektioner på plats, granskning av miljörapport och andra rapporter och av olika kontakter med allmänheten.

Den bild förvaltningen sedan lång tid har av Bromma flygplats är att den är ett tillsynsobjekt med mycket god egenkontroll och kompetens inom miljöområdet. Särskilt inom klimatarbetet är man mycket ambitiös och har erhållit en ackreditering som bland annat kräver att man är helt klimatneutral avseende utsläpp från den egna verksamheten. Det hindrar inte att flygplatsen samtidigt är en betydande källa till bullerstörningar.

I ILS, stadens integrerade system för ledning och uppföljning av verksamhet och ekonomi, finns indikatorn ”Antal överskridanden av bullervillkoret avseende FBN 55dBA. Detta är ett av de villkor som är kopplade till flygplatsens tillstånd enligt miljöbalken. Villkoret överskrids inte men hur det ska tolkas är föremål för omprövning.

Tillsynstiden har överskridits, även under föregående år, och förvaltningen bedömer att Bromma flygplats nu, under några år, kommer att ta ovanligt stora tillsynsinsatser i anspråk. En extradebitering har gjorts motsvarande den tillsynstid som överskrider den tid som den fasta taxan är baserad på.

3 MILJÖARBETET

Swedavia/Bromma flygplats har en väl utvecklad egenkontroll. Bromma flygplats redovisar årligen i sin miljörapport utsläpp till luft, mark och vatten liksom bullersituationen. Flygplatsen bedriver ett aktivt arbete med till exempel kemikalieanvändning och flygplatsens utsläpp av växthusgaser. Flygtrafikens utsläpp av växthusgaser är mycket svårare att påverka.

Under 2012 har många frågor varit aktuella. En mycket viktig sådan är de bullerisoleringar Swedavia utför som en följd av ett villkor, fastställt av Högsta domstolen under 2011. Förvaltningens uppgift är att kontrollera att arbetet utförs i enlighet med villkoret och att avgöra de eventuella tvister som kan uppkomma mellan Swedavia och respektive fastighetsägare. Hittills har förvaltningen bara fattat ett sådant beslut. Det rörde ett hotell där fastighetsägaren ansåg att även hotell bör omfattas av skyldigheten att bullerisolera. Förvaltningen fann inget stöd för det. Under slutet av 2012 har Swedavia börjat skicka ut beslut till de fastigheter i flygplatsens närhet som inte kommer att få några åtgärder. Det leder till ett ökat antal förfrågningar till förvaltningen. Swedavia har begärt en ändring av villkoret så att de får mer tid på sig att slutföra isoleringsåtgärderna. I det ärendet har miljö- och hälsoskyddsnämnden yttrat sig till mark- och miljödomstolen 2012-11-20 och tillstyrkt en förlängning. Det kan tilläggas att antalet berörda fastigheter och kostnaderna för att åtgärda dem blir avsevärt större än Swedavia först beräknade.

I anslutning till brandövningsplatsen har man upptäckt att marken är förorenad av PFOS. Det är en mycket svårnedbrytbar kemikalie som tidigare använts i brandsläckningsskum. PFOS är numera förbjudet att använda och det har inte heller använts på flera år på Bromma. Vid användandet av PFOS hade man försiktighetsåtgärder i form av hårdgjord yta och avledning av släckvätska till en uppsamlingstank. Swedavia har med provtagning försökt ringa in det förorenade området. Analysresultaten skulle ha levererats under december 2012 men de har blivit försenade. Man har i varje fall inte kunnat se någon avrinning till Kyrksjön.

En anmälan om ändring av verksamheten har hanterats under året. Det gäller en taxibana som fått en förändrad dragning. I samband med det har förvaltningen påpekat att avisningsplatsen för affärsflyg bör utformas så att glykol samlas upp automatiskt, utan att sugbilar behövs. Så kommer också att ske. Under den senaste vintersäsongen har uppsamlingen av glykol varit effektivare men förvaltningen menar att en automatisk uppsamling ger ännu större möjligheter att förvissa sig om att glykol inte kommer på avvägar.

Ett problem som är speciellt för Bromma flygplats är bullerkällor som befinner sig på marken. Andra flygplatser har inte det problemet i samma utsträckning eftersom de inte har bostäder så nära. Bullerkällorna är främst flygplan som rör sig på marken eller testkör sina motorer men också andra fordon, t ex för snöröjning. Swedavia har låtit ta fram en särskild markbullerkartläggning som ska ligga till grund för det fortsatta arbetet. Kartläggningen är klar men rapporten är ännu inte sammanställd. Frågan om markbuller kommer att bli ännu mer aktuell i framtiden eftersom Swedavia planerar för omdisponeringar och ombyggnationer inom flygplatsområdet. Det ger risk för nya och utökade problem med markbuller men framför allt möjligheter att förebygga och bygga bort problemen.

Ett sätt att minska bullret från landande flygplan kan vara att låta dem landa brantare. Vitsen med det är helt enkelt att flygplanen då får ett längre avstånd till marken under inflygningen. Å andra sidan kan en brantare inflygning göra att flygplanen måste ha en hårdare eller tidigare klaffsättning, d v s bromsa farten kraftigare. Det kan i sin tur leda till ökad turbulens och mer buller. Under sommaren genomfördes ett praktiskt försök genom att låta ett antal flygplan i linjetrafik landa med en brantare vinkel samtidigt som bullret mättes i tre olika punkter vid såväl normala som branta inflygningar. Slutrapporten är ännu inte levererad men preliminära resultat visar att det går att minska bullernivån ett par decibel under delar av inflygningssträckan, om inflygningen görs på rätt sätt. Tyvärr ser det inte ut som att landningsvinkeln kommer att höjas. Det beror på att Malmö Aviation, som är det dominerande flygbolaget på Bromma, kommer att byta ut sin flygplansflotta. De nya flygplanen kommer inte att kunna landa med den brantare vinkeln, åtminstone inte utan mycket kostsamma förändringar. Planen är visserligen inte levererade men väl beställda med specifikationer som möjliggör brantare landning. De nya planen kommer dock att vara tystare än de gamla. Ur bullersynpunkt är det förmodligen mer effektivt att byta ut Malmö Aviations flygplan än att låta alla flygplan landa med en brantare vinkel.

En annan stor fråga som aktualiserats under året är det riksintresse som flygplatsen utgör. Det innebär att flygplatsen ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra utnyttjandet av flygplatsen. Samtidigt har staden ett stort intresse av att planera för fler bostäder, bland annat i områden i Bromma och Ulvsunda. Frågan handlar om att tillkommande bebyggelse inte ska utsättas för för höga bullernivåer och att inte ny bebyggelse leder till krav på nya begränsningar för riksintresset Bromma flygplats. Ett arbete har startats för att ta fram vilka anspråk flygplatsen har, eller snarare vilka områden som beräknas utsättas för höga bullernivåer i framtiden. Det ska leda fram till riktlinjer för hur den fysiska planeringen i området ska anpassas till detta och görs i stället för att, som är mer vanligt, Trafikverket definierar riksintresseavgränsningen. I arbetet deltar

Trafikverket, länsstyrelsen, Swedavia, stadsbyggnadskontoret, exploateringskontoret och miljöförvaltningen.

Det ligger nära till hands att säga att frågan om fysisk planering avgörs av det villkor om flygbullerutbredning som flygplatsen har sedan länge. Så enkelt är det dock inte. Dels stämmer villkoret dåligt överens med det avtal om markupplåtelse som gäller mellan staden och Swedavia för själva flygplatsområdet och dels är villkoret föråldrat. Utbredningskurvan är beräknad med en metod som inte längre går att använda och om man beräknar kurvan med dagens moderna och fastställda metod får den ett annat utseende.

Villkoret används som indikator i ILS, stadens integrerade system för ledning och uppföljning av verksamhet och ekonomi. Hur villkoret ska följas upp är inte helt okontroversiellt men Swedavia uppfyller villkoret.

Man har startat ett arbete med att detaljplanelägga själva flygplatsområdet. Förvaltningen har, åtminstone inte ännu, blivit särskilt involverad i just det arbetet. Det hänger nära samman med de ombyggnaderna och omdisponeringarna som diskuterats mellan Swedavia och förvaltningen.