



Handläggare: Jörgen Bengtsson
Telefon: 08-508 28 934

Till
Miljö- och hälsoskyddsnämnden
2013-02-05 p 29

Årlig tillsynsrapport för flygbranschen 2012

Redovisning av miljöförvaltningens rapport

Förslag till beslut

1. Godkänna rapporten Årlig tillsynsrapport 2012 för flyg.
2. Överlämna rapporten till Swedavia.

Gunnar Söderholm

Gustaf Landahl

Sammanfattning

Förvaltningens tillsynsarbete inom flygbranschen har under 2012 nästan uteslutande rört Bromma flygplats. När det gäller buller har det handlat om flygplatsens isolering av bullerutsatta byggnader, buller från källor på marken och samhällsplaneringsfrågor. Dessutom har en markförorening med PFOS vid brandövningsplatsen hanterats och, som varje år, hantering av glykol från flygplansavising.

Bakgrund

Miljöförvaltningens tillsyn över flygverksamhet år 2012 rapporteras härmed. Årlig tillsynsrapport 2012 för flyg. Bilaga 1.

Förvaltningens synpunkter

Den i särklass viktigaste verksamheten inom flygbranschen i Stockholm är Bromma flygplats. Övriga flygplatser, för helikoptrar, har inte föranlett några särskilda tillsynsinsatser under året.

Bromma flygplats, som drivs av det statliga bolaget Swedavia, är prövningspliktig med beteckningen A enligt förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd. Flygplatsen har tillstånd och ett antal villkor är kopplade till tillståndet.

Buller

Ett villkor om bullerisolering av utsatta byggnader fastställdes 2011. Swedavia har under 2012 arbetat intensivt med detta och förvaltningen har följt arbetet. Av flera skäl har såväl det antal byggnader som ingår som åtgärderna på många av dessa byggnader blivit betydligt mer omfattande än vad Swedavia först trodde. Det har lett till att Swedavia ansökt om att få förlängd tid att genomföra åtgärderna. De skulle varit klara i april 2013 men man har yrkat på en förlängning till 1 juli 2014. Miljö- och hälsoskyddsnämnden har vid sammanträdet 2012-11-20 tillstyrkt en sådan förlängning. Mark- och miljödomstolen har ännu inte meddelat sin dom. Vid de fall Swedavia inte kommer överens med berörd fastighetsägare, om åtgärdernas utformning eller om att åtgärder ska göras överhuvudtaget, ska tvisten lösas av tillsynsmyndigheten, d.v.s. miljö- och hälsoskyddsnämnden. Ännu har nämnden bara avgjort ett sådant ärende. Det gällde ett hotell och nämnden fann inte stöd för att hotell ingår i de byggnader som omfattas av villkoret.

Även buller från källor på marken är ett bekymmer vid Bromma flygplats. Det beror inte på att flygplatsen är ovanligt bullrig utan snarare på att det bor ovanligt många människor ovanligt nära flygplatsen. Under 2012 har Swedavia tagit fram en markbullerkartläggning som ska ligga till grund för kommande åtgärder. Frågan är än mer intressant eftersom Swedavia planerar för omfattande förändringar inom flygplatsområdet. Det handlar om omdisponering av marken och nya byggnader, bland annat en ny terminalbyggnad. Dessa förändringar kan göras så att bullrande verksamheter skärmas av byggnader, skärmar och vallar och därmed stör närboende i mindre utsträckning.

Staden vill också planera nya bostäder nära flygplatsen. För att klargöra var och hur man kan bygga utan att äventyra det riksintresse för transporter som Bromma

flygplats är pågår ett utredningsarbete. Arbetet drivs av Trafikverket tillsammans med Länsstyrelsen, Swedavia, stadsbyggnadskontoret, exploateringskontoret och miljöförvaltningen. Förvaltningen deltar även i styrgruppen och representeras där av förvaltningsdirektören.

Något som i många år varit ett viktigt underlag för bebyggelseplaneringen är ett av flygplatsens villkor enligt miljöbalken. Det handlar om utbredningen av flygbullernivån 55 dBA och illustreras av en bullerkurva inritad på karta. Utanför kurvan får flygbullernivån inte överskrida 55 dBA. Kurvan togs fram på 1970-talet och numera kan man inte beräkna flygbullret på samma sätt som gjordes då. Det finns inget datorstöd för den modellen och det finns flera frågetecken kring de indata som användes. I stället finns en generell överenskommelse mellan Naturvårdsverket, Transportstyrelsen och Försvarsmakten om hur flygbuller ska beräknas i Sverige. Den överenskommelsen grundar sig på en internationellt vedertagen metod. Om man räknar om Brommas villkorskurva med den nya metoden får kurvan ett helt annat utseende, den blir framför allt betydligt längre. Denna frågeställning, liksom markbullret, ingår i det ovan nämnda utredningsarbetet. Där ingår också frågan om skärpta krav på hinderfrihet ur flygsäkerhetsskäl, något som har mindre betydelse ur miljösynpunkt. Det lär dock kunna leda till att det blir svårare att bygga höga hus och andra byggnadsverk i delar av staden. Flygplatsen har under många år trafikerats av flygplan som kräver hinderfrihet enligt vad som kallas 3C. Transportstyrelsen, som är tillsynsmyndighet för flygsäkerhetsfrågor, har dock lämnat dispens från det kravet. Efter att det nya markupplåtelseavtalet blev klart har Transportstyrelsen aviserat att man inte kan räkna med fortsatta dispenser efter 2019.

Under 2012 har Swedavia utrett frågan om en brantare landningsvinkel leder till minskat buller på marken. Att landa brantare har under lång tid föreslagits, bland annat från förvaltningen. Nu har man genomfört praktiska prov genom att helt enkelt låta ett antal flygplan i linjetrafik landa med 4,25 graders vinkel mot landningsbanan, i stället för med 3,5 grader som är Brommas fastställda landningsvinkel. Ljudnivåerna på marken har mätts i tre punkter under båda landningssätten. Slutrapporten är ännu inte klar men proven visar att en brantare landningsvinkel skulle kunna ge mindre buller på marken. Landningsvinkeln ser dock inte ut att ändras vilket beror på att Malmö Aviation ska byta sin flygplansflotta till plan som inte klarar den brantare vinkeln. Åtminstone inte utan mycket dyrbara ombyggnationer. Det positiva i detta är att de nya planen ska vara 3 dB mindre bullriga än de gamla.

Mark och vatten

Det har visat sig att marken runt brandövningsplatsen är förorenad av PFOS, perfluoroktansulfonat. PFOS fanns tidigare i brandsläckningsskum men används inte sedan flera år tillbaka. Swedavia har gjort provtagningar runt övningsplatsen för att klarlägga hur stora områden som är förorenade. För närvarande väntar vi på den senaste analysrapporten. Viktigt framöver blir att se till att föroreningen inte sprider sig och om möjligt sanera det förorenade området. Var brandövningsplatsen ska ligga i framtiden, eller om man rent av ska öva på Arlanda, är också frågor som ska hanteras i samband med kommande omdisponeringar och ombyggnationer.

Uppsamlingen av glykol har under den senaste vintersäsongen, det vill säga vintern 2011-12, varit bättre än säsongen dessförinnan. Det pågår ett ständigt arbete med att finjustera detaljer för att samla upp så mycket glykol som möjligt. Det handlar om att se till att dagvattenbrunnar verkligen sluter tätt när de är stängda, utbilda personal som utför avisning, se till att sugbilar är på plats så snart som möjligt efter avslutad avisning med mera. Det är förvaltningens uppfattning att det vore mer effektivt att i stället för att suga upp avrunnen glykol låta den rinna ner i en uppsamlingstank eller liknande. Det kräver omfattande ombyggnader och en sådan kommer nu till stånd vid avisningsplatsen för affärsflyg. Affärsflyget utgör en mindre del av den totala trafiken men erfarenheterna härifrån kommer att vara värdefulla när Swedavia ska bygga nya uppställnings- och avisningsplatser även för trafikflyget.

Luft

Bromma flygplats påverkan på de lokala luftföroreningshalterna är liten. Mätningar görs vid de båda banändarna och vid terminalbyggnaden. Flygplatsens utsläpp ingår också i de kartor över luftföroreningar som tas fram av Stockholms och Uppsala läns luftvårdsförbund. I närheten av flygplatsen kan man ibland känna lukten av flygfotogen, jetbränsle. Den lukt man känner kommer i själva verket från merkaptaner, en sorts svavelföreningar med mycket kraftig lukt som finns i bränslet.

Själva flygtrafiken bidrar naturligtvis till utsläppen av växthusgaser. När det gäller att minska Swedavias egna utsläpp av växthusgaser har man nått långt och blivit



ackrediterad på högsta nivå enligt ett program som kallas Airport Carbon Accreditation.

Slut

Bilaga

Årlig tillsynsrapport för flyg 2011. Miljöförvaltningen 2013-01-07.