



**Tillsynsrapport
flygtrafik 2015
Februari 2016**

stockholm.se

Tillsynsrapport flygtrafik 2015
Februari 2016

Dnr:2016-1462
Utgivare: Miljöförvaltningen
Kontaktperson: Jörgen Bengtsson

Sammanfattning

De största frågorna som hanterats inom branschen under 2015 är den om Bromma flygplats har följt villkoret om hur bullriga flygplan som får landa på flygplatsen och den om hur omräkningen av villkorskurvan för flygbullernivå har gått till. Miljö- och hälsoskyddsnämnden har förelagt Swedavia att komplettera sina redogörelser för detta.

Bromma flygplats är i en utvecklingsfas som innebär att Swedavia vill anpassa den för att kunna hantera såväl fler passagerare som större men mindre bullriga och bränslesnålare flygplan. Detta har lett till ett antal anmälningar om ändring av den tillståndspliktiga flygplatsen. Ärendena har hittills kunnat hanteras just som anmälningsärenden.

Under året har miljö- och hälsoskyddsnämnden fattat beslut i sex tvister om bullerisoleringsåtgärder i närheten av Bromma flygplats.

Arbetet att försöka komma fram till hur man bäst ska hantera föreningen av PFAS har fortsatt under året.

Förvaltningen har också lämnat synpunkter i ärendet om tillståndsprövning av den nya helikopterplattan på Nya Karolinska Sjukhuset i Solna.

Innehåll

Sammanfattning	3
Bakgrund	5
Erfarenheter från tillsynen 2015	5

Bakgrund

Den ojämförligt största verksamhetsutövaren vad gäller flygtrafik i Stockholms stad är Swedavia, som driver Bromma flygplats. Dessutom finns några mindre helikopterlandningsplatser varav den på Södersjukhuset är av störst intresse.

Flygets största miljöpåverkan är genom buller, naturligtvis främst från själva flygtrafiken men också från aktiviteter på marken. Annan miljöpåverkan är utsläpp till luft, i huvudsak från flygtrafiken, och utsläpp till vatten, främst kopplat till dagvattenhanteringen. Det uppstår också markföroreningar, dels genom spill av bränsle eller andra kemikalier men också, historiskt sett genom spridning av brandsläckningsmedel.

Swedavia är en stor och resursstark organisation. De har egna miljöspecialister och en god kunskap om hur miljölagstiftningen fungerar.

Så sker tillsynen

Miljö- och hälsoskyddsnämndens tillsyn riktar sig mot den som driver flygplatsen och inte mot flygbolag eller enskilda piloter. Det är analogt med vägtrafiken där tillsynen riktar sig mot Trafikverket och trafikkontoret och spårtrafiken där tillsynen riktar sig mot spårhållaren.

Tillsynen bedrivs främst genom regelbundna tillsynsmöten men också genom klagomålshantering. I vissa fall är det också fråga om hantering av anmälningar enligt miljöbalken. Tillsynen finansieras med fasta årliga avgifter.

Erfarenheter från tillsynen 2015

Särskild satsning med konsultinsats

Tillsynen av Bromma flygplats under 2015 har till stor del påverkats av den särskilda satsning förvaltningen gjorde under året. I budgeten fanns ett särskilt uppdrag. Det formulerades ”Miljö- och hälsoskyddsnämnden ska också säkerställa korrekta beräkningar av flygbuller till och från Bromma flygplats.” Förvaltningen valde att anlita en extern konsult med stor erfarenhet av flygbullerberäkningar för att ännu tydligare än tidigare år förvissa sig om att beräkningarna var rätt utförda.

Konsultens slutsats blev att beräkningarna är korrekt utförda men han framförde också förslag till justeringar så att framtida förändringar i flygplansflottan får det genomslag i beräknade flygbullernivåer de bör få. I det arbete som utfördes dök det dock upp två andra frågor. De rör omräkning av utbredningskurvan för villkoret om flygbullernivå (FBN) och användandet av luftbromsar för flygplan av modellerna RJ85 och RJ100.

Villkorskurvan för FBN har behövt räknas om eftersom det inte längre går att beräkna buller på det sätt som gjordes när kurvan ursprungligen bestämdes, i slutet av 1970-talet. Orsaken till det är dels att det inte längre finns datorstöd för den modell som då användes, man lär ha använt sig av hålkort, men också vissa oklarheter om hur beräkningen egentligen gick till. För att komma runt dessa problem har Swedavia år 2012 räknat ut hur villkorskurvan skulle se ut om man använde samma flygplansflotta som man räknade på under 1970-talet och dagens beräkningsmetod. Det är här miljöförvaltningens konsult är oense med Swedavia, han menar att de använt för kraftiga bulleremissioner för en flygplanstyp och att en omräkning mellan de olika beräkningsmodellerna därför inte skall ge 55 dBA kurvan så stor utbredning som Swedavia gjort gällande.

Den andra frågan, om luftbromsar, är kopplad till ett villkor om hur bullriga flygplan som får trafikera Bromma flygplats. De aktuella flygplanen, RJ85 och RJ100, klarar det villkoret bara om de anpassar sina landningar genom att inte vara för tungt lastade, landa med den landningsvinkel som gäller på Bromma och genom att inte använda sina luftbromsar. Det har dock visat sig att ett av de aktuella flygbolagen har använt luftbromsar i relativt stor utsträckning.

Miljö- och hälsoskydds nämnden har förelagt Swedavia att lämna kompletterande information om dessa båda frågor. Swedavia skulle ha gett in sin rapport till miljöförvaltningen senast den 26 februari 2016, men har fått anstånd till den 1 april 2016.

Anmälningssärenden

Swedavia har under 2015 lämnat in två anmälningar om ändring av den tillståndspliktiga verksamheten Bromma flygplats. De avser dels en om-disponering av Västra rampen, dels en om- och tillbyggnad av passagerarterminalen. Till Västra rampen avser de att koncentrera helikoptrar och de små flygplan som finns kvar på

flygplatsen. Där kommer utöver uppställningsplatser att finnas hangarer och en bränslestation.

Passagerarterminalen kommer att disponeras om och få en mindre tillbyggnad. Syftet är att kunna hantera fler passagerare.

Dessa båda anmälningar har hanterats enligt miljöprövningsförordningen (SFS 2013:251). Den säger att ändring av tillståndspliktig verksamhet kan hanteras som anmälningsärende om inte ändringen i sig eller tillsammans med tidigare ändringar leder till att olägenhet av betydelse för människors hälsa eller miljön kan uppkomma. I annat fall är ändringen tillståndspliktig och måste hanteras av tillståndsmyndigheten, som i Brommas fall är mark- och miljödomstolen. Ingen av ändringarna bedöms medföra någon olägenhet av betydelse för människors hälsa eller miljön, varför det är tillräckligt med en anmälan.

De ovan nämnda ändringarna är en del i vad Swedavia kallar utvecklingsprogrammet för Future Bromma. De för miljö- och hälsoskyddsnämnden mest intressanta delarna i utvecklingsprogrammet är att höja kapaciteten för antal passagerare och att anpassa flygplatsen så att den kan ta emot de större flygplan som Malmö Aviation har beställt som en ersättning för sina ovan nämnda RJ85 och RJ100.

De nya flygplanen, C-serien från den kanadensiska tillverkaren Bombardier, är större, tyngre och behöver mer plats på marken än de gamla. De har å andra sidan plats för fler passagerare samtidigt som de är mer bränslesnåla och förväntas vara mindre bullriga än RJ-planen.

Bullerisolering

Enligt ett särskilt villkor är Swedavia skyldigt att utreda, och vid behov utföra, isoleringsåtgärder vid bostäder och liknande lokaler som utsätts för höga bullernivåer från flygtrafiken. En samlad redogörelse av de bullerskyddsåtgärder de olika trafikhuvudmännen utfört under 2015 kommer att lämnas vid ett senare nämndsammanträde. Swedavias villkor säger vidare att bullerskyddsåtgärderna ska utföras i samråd med berörd fastighetsägare, och att om det blir tvist om åtgärderna ska tvisten avgöras av tillsynsmyndigheten, alltså miljö- och hälsoskyddsnämnden. Under 2015 fattade nämnden beslut i sex sådana tvister. Två av dessa har överklagats till länsstyrelsen. Något avgörande från länsstyrelsen har ännu inte kommit. Det har det

heller inte gjort för något av de tre beslut som överklagades under 2014.

Kommande förändringar

Swedavia har meddelat att, för att få alla pusselbitar på plats, de också kommer att behöva göra anmälningspliktiga förändringar av den Norra rampen. Det är där trafikflygplanen ställs upp för att passagerarna ska kunna gå av och på planerna. Frågan återkommer.

Under slutet av 2015 diskuterades också de anpassningar som kommer att behövas inne på flygplatsen för att kunna hantera den planerade anslutningen av Tvärbanan till flygplatsen. Även detta lär leda till anmälningspliktiga förändringar men frågan behöver också kopplas ihop med exempelvis ändrad detaljplan. Diskussionerna mellan Swedavia, landstinget, stadsbyggnadskontoret och miljöförvaltningen kommer att fortsätta. Frågan lär komma att behöva behandlas formellt som en anmälan om ändring av tillståndspliktig verksamhet.

PFAS

Såväl vid Bromma som vid många andra flygplatser har tidigare användning av brandsläckningsmedel som innehåller PFAS, perfluorerade kolväten, lett till markföroreningar vid brandövningsplatser. Hur problemet bäst ska tacklas vet man egentligen inte, inte heller på nationell nivå. Miljö- och hälsoskyddsnämnden har förelagt Swedavia att fortsätta undersökningarna, vilket är i linje med de diskussioner som förts mellan Swedavia och förvaltningen.

Riksintresset Bromma flygplats

Flygplatsen är sedan 1989 utpekad som riksintresse ur kommunikationssynpunkt. Under 2015 preciserade Trafikverket vad riksintresset egentligen innebär. Det gjorde de efter ett ganska långvarigt arbete där länsstyrelsen, Swedavia, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret och miljöförvaltningen också deltog.

Preciseringen och förordningen om trafikbuller vid bostadsbyggnader (2015:216) bör underlätta, i betydelsen tydliggöra vad som gäller, vid planering av bostäder i närheten av flygplatsen.

Flygplatsens framtid

Förvaltningen har deltagit i den kommunala arbetsgrupp som studerat möjligheterna att bygga bostäder på flygplatsområdet. Det ledde också till att arbetsgruppen tog fram ett underlag till stadens svar till den statliga utredning som tittade på frågan. Ungefär samtidigt som underlaget lämnades fick utredningen ändrade direktiv och ska nu omfatta Stockholmsregionens framtida flygkapacitet men inte specifikt frågan om en förtida stängning av Bromma flygplats. Utredningen kommer att presenteras under våren 2016.

Flygets klimatpåverkan

Frågan om flygets påverkan på växthuseffekten ligger utanför miljötillsynen men är ändå intressant. Det har tagits några små steg framåt mot flygbränsle av förnybara råvaror. Tekniken finns och är egentligen inte särskilt komplicerad. Dock finns ingen reguljär tillverkning utan det förnybara flygbränsle som används måste specialbeställas. Swedavia har tagit ett beslut på koncernnivå om att alla tjänsteresor med flyg från och med 2016 ska ske med förnybart bränsle. I praktiken blir det fråga om att se till att motsvarande bränslemängd som förbrukas tillverkas och kommer in i systemet.

Övrig flygverksamhet

Den flygplats förutom Bromma som varit föremål för förvaltningens uppmärksamhet under 2015 är den planerade helikopterplattan på Nya Karolinska Sjukhuset, som håller på att byggas. Landstinget har valt att göra en frivillig tillståndsprovning av helikopterplattan som egentligen är anmälningspliktig. Sjukhuset och helikopterplattan ligger i Solna stad och ansökan hanteras av länsstyrelsens miljöprövningsdelegation. Förvaltningen har, i samarbete med stadsbyggnadskontoret, medverkat i samrådsskedet och lämnat synpunkter på behovet av komplettering av ansökan.

Det största problemet är höga bullernivåer i den av Stockholms stad planerade Hagastaden.