



MILJÖFÖRVALTNINGEN

Årlig tillsynsrapport för flyg

November 2009 till och med oktober 2010



En rapport från Miljöförvaltningen

Jörgen Bengtsson

November 2010

INNEHÅLL

1	Beskrivning av branschen	5
2	Tillsynsarbetet inom branschen	6
3	Miljöarbetet inom branschen	7

Årlig tillsynsrapport för flyg

Bilden på framsidan är tagen av Bertil Engdahl.

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.

Buller är den miljöpåverkan som flest människor noterar från flyg. Dessutom sker utsläpp till luft från flygtrafiken, markfordon och, i mindre omfattning, från uppvärmning. När det gäller utsläpp till vatten sker påverkan genom avloppsvatten och dagvatten. De främsta källorna 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

Under perioden november 2009 till och med oktober 2010 har miljöförvaltningen arbetat 363,5 timmar med tillsyn på flyg. Av den tiden har 261 timmar varit debiterbar tillsynstid, 39,5 indirekt debiterbar och 63 timmar ej debiterbar tid. För 2010 har planeringen varit totalt 45 årsarbetsdagar, vilket motsvarar 355,5 timmar.

Arbetstid som är ”ej debiterbar” är remisser från länsstyrelse, miljödomstol och miljööverdomstol, överklaganden och obefogade klagomål. Tid som är ”indirekt debiterbar” är i huvudsak tillsynsplanering, uppföljning av tillsynen, framtagande av statistik, kompetensutveckling och omvärldsbevakning inom branschen och intern och extern samverkan. Inom flygbranschen sker den mesta externa samverkan på nationell nivå. All övrig arbetstid som läggs ner inom branschen förs som ”debiterbar tillsynstid”. De tillsynsobjekt som varit aktuella under perioden debiteras en fast årlig tillsynsavgift.

Arbetet består av möten och inspektioner på plats, granskning av miljörapport, telefonsamtal med allmänheten och, under den nu aktuella perioden, även av medverkan i villkorsprövningen. I december 2009 var det huvudförhandling i miljööverdomstolen, vilket både krävde förberedelser och alstrade arbete efter det domen föll.

Förvaltningen har också medverkat aktivt i Naturvårdsverkets årliga flygtillsynsseminarium.

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. Det hindrar inte att flygplatsen samtidigt är en betydande källa till bullerstörningar.

3 MILJÖARBETET

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

När det gäller bullerfrågan håller sig Bromma flygplats nätt och jämnt till det villkor som anger bullerkurvan för flygbullernivå (FBN) 55 dB(A). Det villkoret används också som indikator i ILS, stadens integrerade system för ledning och uppföljning av verksamhet och ekonomi. Innanför den bullerkurvan bor drygt 4 000 personer, som alltså utsätts för en flygbullernivå över 55 dB(A). Därutöver finns ett stort mycket stort antal människor som utsätts för höga maximalnivåer från Brommaflyget. Någon tillförlitlig uppskattning av hur många det rör sig om finns inte, men riktvärdet 70 dB(A) som maximalnivå vid uteplats överskrids i ett område som sträcker sig ungefär mellan Viksjö och Skanstull.

Under perioden har det kommit ovanligt många frågor och mycket missnöje från allmänheten. Man undrar över reglerna kring bullret, klagar på höga maximalnivåer, ifrågasätter det kloka i att ha kvar flygplatsen som ligger så centralt eller vill ha förbättrad bullerisolering. Det förekommer också att folk argumenterar för att få bygga nya bostäder innanför villkorskurvan för FBN 55 dB(A). Regelrätta klagomålsärenden är förhållandevis få.

Flygplatsen håller på att ta fram en särskild bullerhanteringsplan. I den tas alla relevanta bullerkällor med, alltså även markbundna sådana. Tanken är att lista problemen samt möjliga åtgärder för att få en överblick och att arbeta strategiskt med frågorna. Förvaltningen har deltagit i arbetet som diskussionspartner.

Flygplatsens villkor har omprövats under en mycket tidskrävande process. Alla villkor utom det ovan nämnda villkoret för inom vilket område FBN 55 dB(A) får överskridas har ingått i prövningen. I dagsläget återstår två villkor att fastställa. Ärendet ligger hos Högsta domstolen efter det att Naturvårdsverket överklagat Miljööverdomstolens dom. HD är sista instans.

Det ena villkoret rör vilka byggnader som flygplatsen ska vara tvungen att tilläggsisolera med avseende på buller. Det HD ska avgöra är vilken effekt som ska nås med åtgärderna, det vill säga vilken inomhusnivå som ska klaras efter utförd åtgärd. Villkoret kommer att säga att åtgärderna ska göras i samråd med berörd fastighetsägare och att tvister mellan flygplatsen och fastighetsägaren ska avgöras av tillsynsmyndigheten, d v s

miljö- och hälsoskydds nämnden. Den specifika delen av Miljööverdomstolens beslut är nämligen inte överklagad.

Det andra villkoret rör uppsamling av glykol vid avisning av flygplan. Det överklagade beslutet från Miljööverdomstolen är vagt formulerat, det säger att så mycket glykol som möjligt ska samlas upp. MÖD överlät också åt tillsynsmyndigheten att meddela ytterligare villkor.

Under perioden har även helikopterplattan på Södersjukhuset varit föremål för tillsyn. Sjukhuset har diskuterat eventuella förändringar av tillståndet och villkoren kopplade till det med förvaltningen. Helikopterplattan som är anmälningspliktig ingår i ett gammalt tillstånd för sjukhuset, ett tillstånd som är kraftigt föråldrat. Det har också uppstått en markförorening vid plattan. Föroreningen visar sig som ett stråk av vegetationsdöd ner mot Årstaviken. Provtagningar har gjorts som visar på förekomst av PFOS (en giftig förening som förekommer i brandsläckningsmedel) i marken längs detta stråk. Vegetationsdöden har troligen orsakats av urea som runnit samma väg. Urea är ett kväverikt ämne som används för halkbekämpning på helikopterplattan. Orsaken till att förorenat vatten runnit denna väg har visat sig vara ett felkonstruerat uppsamlingsystem för släckvatten och ett felkopplat avloppssystem. Ärendet har tidigare redovisats för miljö- och hälsoskydds nämnden.

Markföroreningsärendet gör att bedömningen måste bli att Södersjukhusets egenkontroll har fungerat mindre väl.