



MILJÖFÖRVALTNINGEN

Årlig tillsynsrapport 2011 för flyg

En rapport från miljöförvaltningen
Jörgen Bengtsson

2012-01-23

www.stockholm.se/miljoforvaltningen

INNEHÅLL

1	Beskrivning av flygverksamheten	4
2	Tillsynsarbetet	5
3	Miljöarbetet	6
3.1	Bromma flygplats	6
3.2	Helikopterflygplatser	8

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. 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

Tidsredovisningen för 2011 visar att miljöförvaltningen har arbetat 440 timmar med tillsyn på flyg. Av den tiden har 320 timmar varit debiterbar tillsynstid, 90 timmar indirekt debiterbar och 35 timmar ej debiterbar tid. För 2011 har planeringen varit totalt 45 årsarbetsdagar, vilket motsvarar 357 timmar. Omräknat till hela året har därmed beräknad tillsynstid överskridits med drygt 80 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 huvudsakligen av återkommande kontakter med driftansvariga på flygplatsen 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. Det hindrar inte att flygplatsen samtidigt är en betydande källa till bullerstörningar.

Tillsynsarbetet finansieras med fasta årliga avgifter.

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 man ligger nära gränsen.

3 MILJÖARBETET

3.1 Bromma flygplats

Swedavia/Bromma flygplats har en väl utvecklad egenkontroll. Bromma flygplats redovisar årligen i sin miljörapport 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. Det finns avgifter som är kopplade till flygplanens avgasprestanda och i viss mån kan man med smart flygledning minska bränsleåtgången.

Den stora nyheten under 2011 var att de sista villkoren för flygplatsen äntligen blev fastställda. Den processen påbörjades redan 1993 när såväl Naturvårdsverket som dåvarande verksamhetsutövaren Luftfartsverket begärde omprövning av villkoren. Två villkor återstod att fastställa 2011, om bullerisolering av byggnader och om uppsamling av glykol. Högsta domstolen beslöt i april att inte bevilja prövningstillstånd och därmed fastställdes miljööverdomstolens beslut.

Flygplatsen har nu två år på sig, från 6 april 2011, att isolera bostäder, skolor, förskolor och vårdlokaler som utsätts för höga ljudnivåer från flygtrafiken. Arbetet befinner sig ännu i en inventeringsfas. Förvaltningen följer arbetet på nära håll och har att bevaka att villkoret uppfylls. I villkoret sägs också att verksamhetsutövaren ska utforma och utföra åtgärderna i samråd med fastighetsägarna och att eventuella tvister mellan parterna ska avgöras av tillsynsmyndigheten.

Villkoret om glykoluppsamling kom att utformas på ett sätt som varken miljö- och hälsoskyddsnämnden eller Naturvårdsverket förespråkade. Det säger att verksamhetsutövaren ska ”samla upp så mycket som möjligt av den glykol som rinner av flygplanen vid avisning.” Dessutom finns rapporteringsskyldighet och möjlighet för tillsynsmyndigheten att utfärda kompletterande villkor. Vad som tidigare varit praxis i branschen är att som riktvärde ange en procentsats av använd glykol som ska samlas upp.

Frågan är komplicerad, det är till exempel svårt att följa upp villkor om uppsamlingsgrad med bra precision. Det är dock klart, vilket bland annat framgår av årets redovisning av glykolhanteringen, att stora mängder glykol kommer på avvägar. Det försvinner alltså till dagvattnet och eventuellt även till grundvattnet. Stora mängder bryts också ner men det är svårt att kvantifiera hur mycket. Från och med vintersäsongen 2011-12 utökas provtagningen efter förslag från miljöförvaltningen, vilket förhoppningsvis gör det enklare att uppskatta nedbrytningen.

Swedavia har aviserat att man vill göra stora ombyggnader och omdisponering av markbunden verksamhet under de närmast kommande åren. Det ger helt nya möjligheter att ordna glykolhanteringen på ett bättre sätt. Förvaltningen har i diskussioner med Swedavia meddelat att vi anser att villkoret ger stöd för radikala förändringar.

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 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 i Järfälla och Skanstull på Södermalm.

Två saker har dykt upp under året som ger hopp om mindre flygbuller i framtiden. Malmö Aviation kommer att börja byta ut sin flygplansflotta mot tystare flygplan. Deras nuvarande flygplan är de mest bullriga som flyger på Bromma och de utgör också en stor andel av den totala trafiken. Det kommer dock att dröja flera år innan utbytet får genomslag. Swedavia har också aktivt börjat utreda en ändrad glidbanevinkel, det vill säga att flygplanen kan landa brantare. Frågan har diskuterats under många år men alltid stupat på flygsäkerheten. Nu har man med sig både Transportstyrelsen och flygbolagen. Glidbanevinkeln påverkar bullret mindre än vad nya flygplan kan göra men det blir ändå en välkommen förbättring om man lyckas genomföra den.

Flygplatsen har också ett antal bullerkällor som befinner sig på marken. De är främst fordon av olika slag, till exempel för snöröjning, och förstas flygplan som varmkör och förflyttar sig på marken. Dessa bullerkällor är ett problem för de som bor närmast flygplatsen. Swedavia kommer under början av 2012 att göra klar en bullerutredning som kvantifierar bullret och redovisar de olika källorna. Den är nödvändig för att kunna göra rätt åtgärder. De tidigare nämnda ombyggnaderna och omdisponeringarna kommer också att göra det möjligt att begränsa denna typ av störningar. Under 2011 har Swedavia meddelat att de vill flytta en taxibana så att flygplan som förflyttar sig på marken kommer längre bort från bostäder.

Under 2011 har Swedavia gjort en större omläggning av asfalten på start- och landningsbanan. En sådan reovering sägs vara nödvändig att göra ungefär vart 15:e år. I samband med årets arbeten passade man också på att justera höjder och lutningsförhållanden på banan. Arbetena innebar mycket transporter med tunga fordon och fräsning av gammal asfalt, moment som innebär risk för bullerstörningar. Eftersom arbetena till

största delen utfördes nattetid gjordes omsorgsfulla förberedelser för att minimera störningarna till närboende. I samråd med miljöförvaltningen beslöts om skyddsåtgärder och om ett omfattande informationsarbete. Arbetena genomfördes enligt plan och utan att det kom några klagomål till miljöförvaltningen.

Under året har haft en incident skett med utläckande flygfotogen från ett flygplan i samband med tankning. Läckaget orsakades av ett tekniskt fel i flygplanet och den fotogen som rann ut sanerades av flygplatsen räddningsstyrka innan den nådde dagvattenbrunnar eller mark som inte är asfalterad.

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

3.2 Helikopterflygplatser

Under 2011 har inga särskilda tillsynsinsatser gjorts vid stadens helikopterflygplatser. Förvaltningen har fört diskussioner om den slutliga utformningen av dagvattenhanteringen vid Södersjukhusets helikopterplatta. Diskussionerna har förts med sjukhusets konsult. Det finns inga meningsskiljaktigheter men någon slutredovisning har ännu inte skett. Saneringen av den mark som tidigare konstaterades vara förorenad beräknas ske i vår.