



Handläggare: Jörgen Bengtsson
Telefon: 08-508 28 934

Till
Miljö- och hälsoskyddsnämnden
2012-02-06 p 14

Årlig tillsynsrapport för flyg

Redovisning av miljöförvaltningens rapport

Förslag till beslut

1. Miljö- och hälsoskyddsnämnden godkänner rapporten ”Årlig tillsynsrapport 2011 för flyg”.
2. Nämnden överlämnar rapporten till Swedavia och Södersjukhuset.

Gunnar Söderholm

Gustaf Landahl

Bakgrund

Miljöförvaltningen har tagit fram en rapport för tillsynen gällande flyg, Årlig tillsynsrapport 2011 för flyg. Bilaga 1.

Förvaltningens synpunkter

Den i särklass viktigaste verksamheten inom flygbranschen i Stockholm är Bromma flygplats. Dessutom finns några helikopterflygplatser varav den vid Södersjukhuset är mest intressant.

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. Villkoren har under många år varit föremål för omprövning och de flesta villkoren har fastställts under de senaste åren. Under 2011 fastställdes de två



sista villkoren. Det skedde i april när Högsta domstolen beslöt att inte meddela prövningstillstånd varför miljööverdomstolens villkor från 2010 vann laga kraft.

Villkoren handlar om Swedavias skyldighet att tilläggsisolera byggnader mot flygbuller och om uppsamling av glykol. Om maximalnivån överskrider 80 dBA eller om flygbullernivån överskrider 60 dBA ska Swedavia tilläggsisolera bostäder, skolor, daghem och vårdbyggnader så att den dygnsekvivalenta nivån inomhus inte överskrider 30 dBA. Åtgärderna ska vara klara inom två år från april 2011. Arbetet har påbörjats men befinner sig ännu i ett inventeringsskede. Swedavia räknar med att bli klara i tid. Det är värt att påpeka att villkoret säger att åtgärderna ska utformas och utföras i samråd med fastighetsägarna och att eventuella tvister ska avgöras av tillsynsmyndigheten, det vill säga miljö- och hälsoskyddsnämnden. Det återstår att se hur stor omfattningen blir av den sortens ärenden.

Villkoret om glykoluppsamling blev som verksamhetsutövaren hade föreslagit och säger bland annat att man ”ska på marken samla upp så mycket som möjligt av den glykol som rinner av flygplanen vid avisning”. Glykol sprutas vintertid på flygplanen för att förebygga och ta bort isbildning som annars skulle äventyra flygsäkerheten. När ett flygplan har avisats och lämnat plattan för start kommer en sugbil till platsen och suger upp glykolen, som då är uppblandad med eventuell nederbörd.

En hel del av den använda glykolen kommer på avvägar, det vill säga försvinner till dagvattnet och möjligen även till grundvattnet. Bland annat eftersom glykolen snabbt bryts ned är det svårt att med någon egentlig precision fastställa flödet. Under denna vintersäsong kompletteras provtagningen för att försöka minska osäkerheten.

Swedavia har planer på att göra omfattande ombyggnader och omdisponeringar av verksamheten på marken inne på flygplatsområdet under de närmaste åren. Förvaltningen har i samband med det påpekat att man då bör ordna glykolhanteringen på ett bättre sätt. Med det menas att man till exempel kan samla upp allt vatten från avisningsplatsen med dräneringsledningar till en uppsamlingstank och slippa använda sugbilar. Swedavia har meddelat att de räknar med att genomföra en sådan lösning.

Det största problemet med flygplatsen är buller som drabbar många som bor och verkar i staden. Det uppskattas att antalet boende utsatta för flygbullernivåer över 55 dBA är drygt dubbelt så många som vid Arlanda och Landvetter tillsammans,



eller drygt 4 000 personer. Det beror förstås inte på att Bromma är en särskilt bullrig flygplats utan på att så många människor bor så nära den. Nattrafik förekommer dock i mycket liten omfattning på Bromma vilket minskar störningarna. Det är viktigt att komma ihåg att upplevda störningar förekommer både vid högre och lägre flygbullernivåer än 55 dBA. När folk upplever störningar brukar de tala om höga ljudnivåer vid respektive överflygning, inte om ett vägt dygns-genomsnitt som begreppet flygbullernivå avser. Höga maximala ljudnivåer, över 70 dBA, förekommer mellan Viksjö i Järfälla och Skanstull på Södermalm.

Branschen har en väl utvecklad egenkontroll. Swedavia redovisar bland annat i den årliga miljörapporten utsläpp till luft, mark och vatten liksom bullersituationen. Bullret följs upp genom beräkningar och mätningar. Luftföroreningar kontrolleras genom mätningar och utsläppsberäkningar. Flygplatsens och flygtrafikens påverkan ingår i den miljöövervakning som görs av Stockholms och Uppsala läns luftvårdsförbund. Flygtrafikens påverkan på luftföroreningshalterna i staden är begränsad.

Slut

Bilaga

Årlig tillsynsrapport för flyg 2011. Miljöförvaltningen 2012-01-23.