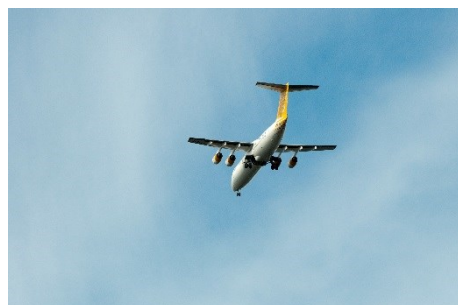




Årlig tillsynsrapport 2016, flygtrafik Mars 2017

stockholm.se

Årlig tillsynsrapport 2016, flygtrafik
Mars 2017

Dnr: 2017-3362
Kontaktperson: Jörgen Bengtsson

Sammanfattning

I denna rapport presenteras de viktigaste erfarenheterna från tillsynen av flygbranschen under 2016. Den i särklass viktigaste verksamheten i staden är Bromma flygplats. Den enskilt största miljöfrågan är fortsatt buller men fokus har svängt över något mot markbuller och mindre mot flygbuller. Markbuller är intressant vid samhällsplanering, förändringar av layout och liknande på flygplatsområdet, inte minst vid frågan om tvärbanans anslutning till flygplatsen. Det utgör dessutom ett bekymmer för närområdet.

Innehåll

Sammanfattning.....	3
Bakgrund	5
Erfarenheter från tillsynen 2016.....	5
Villkor 1 och 4	5
Ombyggnation	6
Bullerisolering	7
Markbuller	7
PFAS	8
Övrigt	8

Bakgrund

Precis som under tidigare år är det Bromma flygplats som är helt dominerande när det gäller miljö- och hälsoskyddsnämndens tillsyn över flygtrafik. Det finns några helikopterlandningsplatser på andra håll i staden och i stadens omedelbara närhet. De finns vid Gamla stans t-banestation, på Södersjukhuset och på Karolinska. Det finns också en på Gärdet som är Försvarmaktens. Ibland får också tillsynen hantera frågor och synpunkter på annan flyg- och helikopterverksamhet, till exempel Arlandatrafiken.

Så sker tillsynen

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

Tillsynen bedrivs främst genom regelbundna tillsynsmöten men också genom klagomålshantering och olika kontakter med verksamhetsutövarna vid behov. I vissa fall är det också fråga om hantering av anmälningar enligt miljöbalken. Tillsynen finansieras med fast årlig avgift. Under några år har nedlagd tillsynstid varit större än vad som motsvaras av den fasta taxan. Förvaltningen har därför tilläggsdebiterat Swedavia för överskjutande tid. Så skedde även under 2016 och tilläggsavgiften var 112 320 kr.

Erfarenheter från tillsynen 2016

Villkor 1 och 4

Under 2016 slutfördes diskussionerna om huruvida Swedavia uppfyller villkoren 1 och 4 i sitt miljöbalkstillstånd. Det är de villkor som reglerar hur stort område som får utsättas för flygbullernivån (FBN) 55 dBA respektive hur bullriga flygplan som får trafikera Bromma flygplats.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslöt i maj att godkänna Swedavias redovisning av hur de uppfyller villkoren.

Därefter har Swedavia meddelat att Brussels Airlines aviserat att de avser att byta ut de flygplan av typen Avro som diskuterades i samband med villkor 4. Det verkar som att även de nya flygplanen kommer att behöva en särskild granskning enligt villkor 4. Den diskussionen slutfördes dock inte under 2016.

Ombyggnation

Bromma flygplats är sedan några år i ett skede av relativt stora förändringar. Det handlar om anpassning till större, men mindre bullriga, flygplan och anpassning för att kunna hantera större passagerarflöden. Det sker även en teknisk upprustning och sammantaget leder detta till en hel del omflyttningar inom flygplatsområdet.

De anmälningar om ändring av miljöfarlig verksamhet som kommit in under året rör Norra rampen och en anläggning för fordonstvätt. Den förstnämnda rör anläggningar för lagring och distribution av bränsle till markfordon, glykol och formiat, som används för avisning av banan. Den andra handlar också om markfordon och beslutades först under 2017. Nämnden beslöt i ett delegationsbeslut i mars att godta en anmälan om ändring av tankanläggning för mindre flygplan vid den östra rampen.

En annan ombyggnad som diskuterades under 2016 är anpassningen till tvärsparvägens förlängning mot Kista och Sollentuna. Tanken är att det ska bli nya hållplatser såväl vid Bromma Blocks som vid flygplatsen och Annedal. Problemet med anslutningen är att några byggnader på flygplatsen behöver rivas. När de försvinner ökar bullerspridningen till Mariehäll vilket behöver kompenseras. Hur utformningen slutligen kommer att se ut är fortfarande, i mars 2017, oklart.

Arbetena har lett till att en del markföroreningar har upptäckts. Flygplatsverksamhet, liksom många andra verksamheter, leder till att marken förorenas. Krav på sanering ställs om föroreningen leder till någon risk, till exempel att föroreningen ska spridas. Vid schaktarbeten tas förorenade massor omhand efter graden av förorening, det vill säga transporteras till lämplig mottagningsanläggning. Ett fall med spridningsrisk upptäcktes vid rivning av en byggnad intill ankomsthallen. Det visade sig finnas gamla bränslecisterner precis intill och delvis under den byggnaden. Det ledde till mer omfattande sanering än vad som annars skulle ha skett. Att annars sanera markföroreningar som inte bedöms utgöra

någon risk och fortsätta att bedriva flygplatsverksamhet bedöms inte vara resurseffektivt.

Nämnden har också förelagt Swedavia att följa deras kontrollprogram för ombyggnadsarbetena och godkänt rivningsinventeringar.

Bullerisolering av bostäder

Arbetet fortsätter med isolering enligt flygplatsens villkor om att utföra sådan isolering av bostäder med mera. Den stora arbetsinsatsen är avklarad, nu handlar det mest om att ta hand om byggnader som utsätts för ökade ljudnivåer eller som tidigare inte har åtgärdats. Under 2016 (baserat på flygtrafiken under 2015) tillkom sex fastigheter som tidigare inte varit berörda av villkoret. Fastighetsägarna har fått erbjudanden om utredning av åtgärdsbehov. De som har för höga inomhusnivåer erbjuds därefter bullerskyddsåtgärder. Som villkoret är utformat kommer Swedavia att behöva åtminstone utreda behoven av bullerisolering årligen framöver.

Under året har det kommit beslut i tre överklagade tvister om bullerisolering. Mark- och miljödomstolen har avslagit ett överklagande från en fastighetsägare vilket innebär att miljö- och hälsoskyddsnämndens beslut om att ytterligare åtgärder inte behövs står sig. Länsstyrelsen har avslagit ett annat överklagande vilket innebär att nämndens beslut om att Swedavia inte behöver bekosta tidstypiska fönster står sig. I det tredje ärendet har länsstyrelsen beslutat enligt Swedavias överklagan. Den tvisten handlar om tidstypiska fönster som fastighetsägaren monterar i egen regi. Länsstyrelsens beslut innebär att Swedavias ersättning för monteringsarbetet inte blir större än vad det skulle kostat dem själva att låta utföra arbetet.

Markbuller

Den huvudsakliga källan till det som brukar kallas markbuller är flygplan som står still eller rör sig på marken, mellan uppställningsplats och start- och landningsbanan. En mängd andra bullerkällor bidrar till markbullret, som markfordon, snöröjning, fläktar och så vidare, men flygplanen är klart dominerande.

Swedavia har räknat om de anspråk för markbuller som togs fram till riksintressepreciseringen. Dels har de tagit bort en tidigare planerad ny terminalbyggnad som skulle utgjort ett bra bullerskydd, dels har de redovisat ljudnivåerna 8 meter över mark i stället för som tidigare på 1,7 meters höjd. Detta har lett till en hel del frågor

och osäkerhet i de samhällsplaneringsprojekt som pågår i närheten av flygplatsen. För att kunna planera ny bebyggelse i närheten av flygplatsen behöver man kunskap om ljudnivån på hela fasaden, på alla höjder. Swedavia levererar också sådana beräkningar.

Ett sådant projekt är tvärsparvägens utbyggnad mot Kista och Sollentuna. Se ovan under ombyggnation.

Förvaltningen har också efterlyst fler åtgärder för att minska markbullret. Swedavias svar har i huvudsak gått ut på att de kommer att förbjuda planerade motorkörningar. Det innebär att planerade serviceåtgärder inte kommer att göras på Bromma. Däremot kan serviceåtgärder och motorkörning bli aktuellt om det blivit felindikering på väg till eller på Bromma. De ska också bygga den försenade bullerskärmen mot Bromma kyrka och arbeta med avskärmningar mot Mariehäll under byggtiden för tvärbanan. De pekar på några ytterligare åtgärder som att taxa med en motor i stället för två, tystare flygplan och att avgiftsbelägga användning av APU¹ under längre tid än tillåtet.

PFAS

Marken har förorenats av PFAS vid två platser, en nedlagd och en befintlig brandövningsplats. Förvaltningen har ställt krav på utredningar om omfattning och lämpliga åtgärder. Det saknas såväl kunskap om hur man bäst hanterar föroreningarna som nationell vägledning och utredningarna fortsätter med bland annat förnyade provtagningar under vintern.

Övrigt

Arbetet med tillsyn över flygtrafik leder till en del andra arbetsuppgifter också. Nämnden har under året besvarat en remiss om den statliga utredningen Mer flyg och bostäder och en remiss om förslag till reviderade allmänna råd om flygtrafikbuller med mera från Naturvårdsverket. Dessutom kom det in en remiss om flygskatt men den besvarades först under 2017.

Det har kommit några klagomål om buller från helikopter. De har visat sig handla om polisens helikoptrar som nämnden inte kan ingripa mot som tillsynsmyndighet. De klagande har vanligtvis förståelse för det. Ett mer udda klagomål rörde ett mindre propellerflygplan som cirklat över centrala staden nattetid, vid två

¹ Auxiliary Power Unit, en hjälpmotor som används för flygplanets elförsörjning på marken.

olika tillfällen. Efter kontakt med Transportstyrelsen visade det sig handla om en kontroll av fjärrvärmenätet med värmekamera.

Nya Karolinska sjukhuset har gjort en frivillig tillståndsprövning enligt miljöbalken av sin nya helikopterplatta. Plattan ligger i Solna kommun men nära den i Stockholm planerade Hagastaden. Miljö- och hälsoskyddsnämnden yttrade sig i februari genom ett delegationsbeslut till länsstyrelsen. I juni fattade länsstyrelsen beslut i ärendet och beviljade ansökan. Nämnden efterlyste i sitt yttrande krav på bullerreducerande åtgärder eller villkor som begränsar störningarna, något som inte ingick i länsstyrelsens beslut. Förvaltningens bedömning är att de riktvärden som anges i förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader inte kommer att överskridas. Däremot finns det risk för klagomål och störningar på grund av bullret.

Bromma flygplats firade under 2016 80 år. Det innebär att den, efter Norrköping, torde vara Sveriges näst äldsta flygplats som fortfarande används för reguljär trafik.

Från 2016 använder Swedavia 100 % förnybart flygbränsle för deras egna tjänsteresor. Det vill säga att den mängd förnybart flygbränsle som krävs för att täcka 100 procent av tjänsteresorna kommer att tankas på någon eller några flygplatser i landet.