

INNEHÅLL

Bromma Stockholm Airport 2010

1 Flygplatsens tillstånd och tillsynsmyndighet	2
2 Faktisk produktion i relation till utfärdat tillstånd.....	2
3 Markupplåtelseavtal.....	2
4 Swedavias organisation på Bromma Stockholm Airport.....	3
5 Övriga företag på flygplatsen	4
6 Flygplatsens påverkan på miljön	4
7 Händelser under 2010.....	5
7.1 Incidenter rapporterade till tillsynsmyndighet	5
7.2 Övriga incidenter.....	5
8 Avfallshantering på flygplatsen 2010	5
9 Airport Carbon Accreditation	5
10 Förebyggande åtgärder.....	6
11 Beaktande av miljöbalkens hänsynsregler.....	6
11.1 Kunskapskravet	6
11.2 Försiktighetskravet	6
11.3 Bästa möjliga teknik.....	7
11.4 Lokalisering.....	7
11.5 Hushållning med råvaror och energi	7
11.6 Substitution.....	7
11.7 Ansvar att avhjälpa skada.....	8

BROMMA STOCKHOLM AIRPORT 2010

Den 1 april 2010 delades LFV upp i två delar, LFV som sköter flygtrafikledningen respektive Swedavia AB som driver flygplatserna. Sedan dess drivs Stockholm Bromma Airport av Swedavia AB, som är ett statligt bolag.

Swedavias uppgift på Bromma Stockholm Airport är att tillhandahålla, driva och utveckla flygplatsen och dess verksamhet på ett företagsekonomiskt effektivt sätt. Målet är att tillgodose människors och näringslivets behov av effektiva och säkra passagerar- och godstransporter.

Inom flygplatsområdet finns det idag en start och landningsbana med tillhörande passagerarterminaler, drift- och fraktområden. Banan benämns 12/30 och är 1668 meter mellan trösklarna. Flygplatsen är öppen måndag till fredag klockan 07-22, lördag klockan 09-17 och söndag klockan 12-22.

1 Flygplatsens tillstånd och tillsynsmyndighet

Koncessionsnämnden för miljöskydd gav den 13 juli 1979 LFV tillstånd att driva Bromma Stockholm flygplats som trafikflygplats för huvudsakligen inrikes linjefart och allmänflyg. Tillståndet innehöll 11 villkorspunkter. Sedan dess har villkoren ändrats ett antal gånger. I juni 1993 ansökte LFV om omprövning av villkoren. Dom erhöles av miljödomstolen 2009-01-28. Domen överklagades av Naturvårdsverket och LFV, huvudförhandling i Miljööverdomstolen hölls i december 2009. Miljööverdomstolen meddelade dom i februari 2010, vilken har överklagats till Högsta domstolen av Naturvårdsverket. Vid dagens datum har Högsta domstolen inte meddelat om de kommer att ge provningstillstånd eller inte. Alla nu gällande domar för verksamheten är listade i miljörapportens avsnitt Gällande tillstånd..

Länsstyrelsen i Stockholms län är tillsynsmyndighet för flygplatsen och har delegerat tillsynen till Stockholms miljöförvaltning. Under året hölls två tillsynsmöten på Bromma. Datum för mötena var 12 april och 21 september.

2 Faktisk produktion i relation till utfärdat tillstånd

Den tillståndspliktiga verksamheten på Bromma avser produktion av start- och landningstjänster. Flygplatsen har en begränsning i antalet rörelser i sitt tillstånd, 100 000 per år. Dessutom finns en begränsning av en bullerkurva som är beräknad på 160 000 rörelser per år och av ett avtal med Stockholm stad. Produktionen år 2010 var 64 786 rörelser och 2,04 miljoner passagerare. Jämfört med år 2009 har antalet rörelser ökat med cirka en procent och antal resenärer med cirka fyra procent.

3 Markupplåtelseavtal

Swedavia arrenderar marken som flygplatsen är byggd på av Stockholm Stad. Avtalet förlängdes under 2008 och gäller fram till den 31 december 2038.

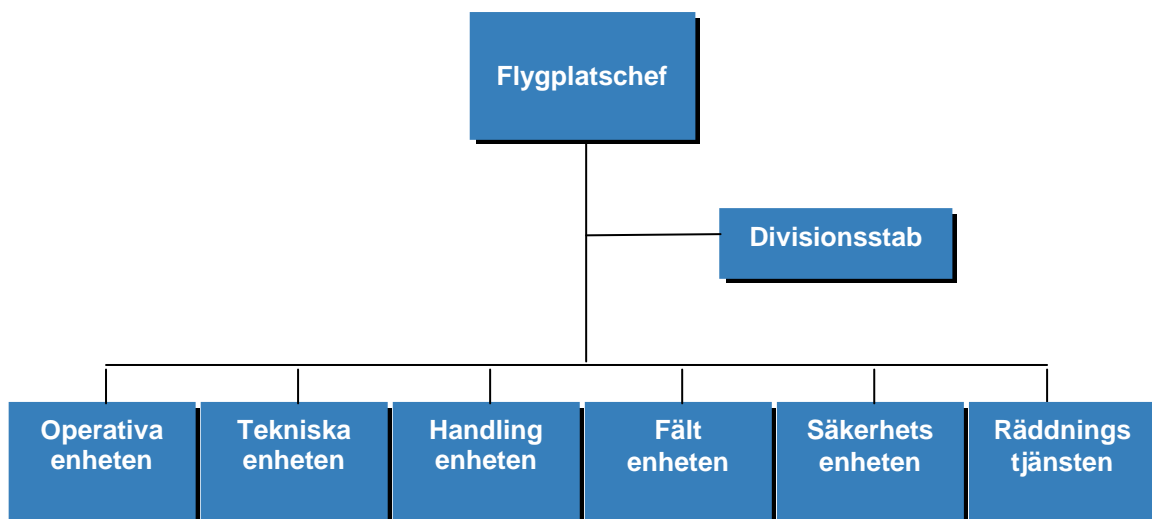
I avtalet begränsas antalet flygrörelser till 80 000 per år. Antalet tillåtna flygrörelser för flygplan med certifieringsvärde mellan 86 och 89 EPNdB (Effective Perceived Noise) är högst 20 000/år.

Även tiderna för när flygplatsen hålls öppen för trafik regleras i markupplåtelseavtalet. Öppettiderna är samma som föregående avtal, med undantag av söndagar, som har förskjutits två timmar framåt till 12.00 – 22.00. Ambulansflyg och statsflyg är undantagna från dessa tider.

Avtalet anger även att Swedavia svarar för återställningsåtgärder beträffande markföroreningar.

4 Swedavias organisation på Bromma Stockholm Airport

Swedavia har omkring 120 anställda på Bromma och totalt arbetar cirka 1000 personer på flygplatsen. Miljötillstånden är skrivna till Swedavia, det vill säga till koncernchefen, som delegerat miljöansvaret till respektive flygplatschef. Nedan finns en figur som beskriver hur Swedavias organisation sett ut på flygplatsen under 2010.



Figur 1 Organisationsschema för Bromma Stockholm Airport

Följande avdelningar inom Swedavia bedriver verksamhet som har koppling till miljövårdsarbetet på Bromma:

Operativa enheten består av informations- och säkerhetsservice samt kommersiell utveckling.

Handling enheten, Bromma handling, utgörs av expeditionstjänst, ramptjänst och tankning samt omhändertagande av avisningsvätskor.

Tekniska enheten ansvarar för drift och underhåll av flygplatsens anläggningar. De hanterar bland annat avfall, spillvatten och dagvatten samt el, värme och vattenförsörjning.

Fält enheten ansvarar för snöröjning och halkbekämpning av rullbanor

Räddningstjänsten består av räddningsservice. Enheten utför arbeten som har koppling till miljöfrågor, till exempel saneringar. Dessutom utförs övningar på brandövningsplatsen.

I början av 2011 har en omorganisation skett på flygplatsen.

Flygtrafiktjänsten sköts av LVF, som är separerat från Swedavia. Bromma Stockholm flygplats köper tjänster av flygtrafiktjänsten.

Flygakustik (Swedavia konsult) är en egen enhet som på uppdrag utför kontroll av flygvägsvillkor och bulleruppföljning åt Swedavias flygplatser. Flygplatsen köper denna tjänst av Flygakustik.

5 Övriga företag på flygplatsen

Utöver Swedavia finns det andra företag på flygplatsen som bedriver verksamhet som är av intresse ur miljösynpunkt.

- Oljebolagen som distribuerar och lagrar flygbränsle.
- Städbolag som sköter städning av lokaler och flygplan samt utvändigt tvätt av flygplan.
- Flygbolag som sköter underhåll av flygplan.
- Speditörer som transporterar farligt gods.
- Restauranger som ger upphov till avfall.

6 Flygplatsens påverkan på miljön

De mätningar och undersökningar som gjorts under året visar att Stockholm Bromma flygplats huvudsakliga påverkan på miljön och människors hälsa inte har förändrats under året. Flygplatsverksamheten påverkar miljön bland annat genom utsläpp till luft, vatten, mark och ljud från markaktiviteter och flygplan. I verksamheten uppstår även olika typer av avfall.

Den största delen av utsläppen till luft på flygplatsen kommer från flygtrafiken. Utsläpp till luft sker också från vägtrafiken till och från flygplatsen, servicefordon inne på flygplatsen, brandövningar och uppvärmning av byggnader. De utsläpp som sker vid förbränning av olika typer av bränslen är koldioxid, kolmonoxid, kväveoxider, kolväten, svaveldioxid och stoft.

I utsläppen till spillvattensystemet från flygplatsen finns det, förutom det som normalt ingår i avloppsvatten från hushåll, även glykol, olja, baktericider och vissa tungmetaller. Glykolen kommer från avisning av flygplan. Olja och tungmetaller kommer framförallt från verkstäder. Baktericider är bakteriedödande medel som tillsätts toalettvattnet i flygplanen för att förhindra smittspridning. Baktericiderna tillförs spillvattnet vid tömning av flygplanstoletter.

Utsläppen till dagvattnet från Bromma Stockholm Airport sker i huvudsak under vinterhalvåret. Utsläppen till närliggande vattendrag sker i samband med att flygplan och banor, av flygsäkerhetsskäl, avisas och halkbekämpas. Flygplanen avisas med propylenglykol och varmt vatten och på banorna används kaliumformiat för att tina bort isen. Nedbrytningen

av avisningsmedlen kräver mycket syre och bidrar till syreförbrukningen i anslutande vattendrag.

Förorening av marken på flygplatsen kan uppstå vid till exempel spill från en drivmedelstank eller ett fordon, flygbränsle, glykol eller metaller som hamnar på marken från fordon och flygplan.

7 Händelser under 2010

I följande avsnitt redovisas incidenter och särskilda miljöåtgärder och -aktiviteter som skett på flygplatsen under året. Övriga miljöförbättrande åtgärder och åtgärder som skett enligt Bromma Stockholm Airports egenkontrollprogram avrapporteras under respektive ämnesområde.

7.1 Incidenter rapporterade till tillsynsmyndighet

2010-03-05. En olycka skedde på morgonen med ett halbekämpningsfordon på Bromma flygplats. Vid olyckan bröts behållaren för formiat loss från fordonet och sprang läck. Uppskattningsvis 5-6 kubikmeter formiatlösning läckte ut. Delar av formiatet bildade en vätskesamling på asfalten. Vätskan sögs upp med sugfordon och tippades i utjämningsdammen för glykolvatten. Ca 3-4 kbm formiatlösning (50% formiat) tippades i utjämningsdammen för uppsamlad glykol. Syretäringen vid nedbrytning är väsentligt lägre för formiat än glykol, och efter kontakt med Stockholm Vatten bedömdes att tillskottet av formiat inte borde utgöra något större problem för reningsverket.

7.2 Övriga incidenter

Inga övriga mindre incidenter rapporterades i det interna avvikelssystemet under 2010.

Alla eventuella bränsle- och oljespill på flygplatsen saneras med absol. Absolen samlas sedan upp och transporteras till flygplatsens miljöstation. Saneringsinsatserna dokumenteras i de uttryckningsrapporter som räddningstjänsten skriver.

8 Avfallshantering på flygplatsen 2010

Under 2010 minskade mängden verksamhetsavfall från Bromma, jämfört med föregående år. Mängderna brännbart verksamhetsavfall och kontorspapper har minskat med ca 24%. Mängden avfall till deponi har minskat jämfört med 2009.

Mängden slam från sandfång, grusrännor och oljeavskiljare har ökat med nära 100%. En möjlig delförklaring är den sand som används för halkbekämpning har bytts ut mot ett mer finkornigt material. Detta material verkar ha större benägenhet att fastna på fordon och förs då i större utsträckning med till tvätthall och garage.

9 Airport Carbon Accreditation

Bromma Stockholm flygplats är en av sammanlagt 31 europeiska flygplatser som hittills har anslutit sig till ett gemensamt europeiskt program för att minska flygplatsernas klimatpåverkan. Flygplatsorganisationen ACI (Airport Council International) står bakom programmet som kallas Airport Carbon Accreditation. ACI har tagit fram en modell för att

kunna gradera olika flygplatsers klimatarbete. Som en del i detta genomförs bland annat en extern revision av flygplatsernas Carbon footprint (enligt ISO 14064:3).

I december 2009 fick Bromma besked om godkänd ackreditering på högsta nivån, 3 + och var därmed den andra flygplatsen att uppnå detta. I juni 2010 erhöll flygplatsen en förnyad ackrediteringen.. Ackrediteringen på högsta nivån innebär att flygplatsen:

- Kan redovisa de koldioxidutsläpp som flygplatsen har kontroll över men också de utsläppskällor som flygplatsen kan påverka.
- Kan bevisa en effektiv koldioxidhantering och påvisa utsläppsminskningar.
- Engagerar andra företag på flygplatsen, såsom flygbolag, cateringföretag och kollektivtrafikbolag.
- Kompenserar för de utsläpp som ännu inte kunnat minskas på egen hand genom att investera i projekt i utvecklingsländer som binder motsvarande mängd koldioxid.

10 Förebyggande åtgärder

Ständiga förbättringar och strävan att förbättras år efter år är en naturlig del i Brommas miljöledningssystem, enligt ISO 14001. Nyckelord är långsiktighet, uthållighet och allas medverkan. De förbättringar som genomförs är en blandning av stort och smått, det vill säga mindre förbättringar som genomförs på några minuter och större projekt som tar månader att genomföra.

Vid investeringsäskanden görs en miljöbedömning som granskas av miljöchef/miljörådgivare innan investeringen godkänns.

Flygplatsen har tagit fram ett dokument som heter ”Miljödirektiv vid projektering och byggande”. Dokumentet redogör för de miljökrav som ställs på projektörer och entreprenörer som arbetar på flygplatsen. Dokumentet ingår som en bilaga i förfrågningsunderlag och avtal.

Swedavia har ett Miljöstrategiskt forum och ett Bullerstrategiskt forum där representanter från flygplatserna träffas 2 ggr per år för att utbyta erfarenheter, samordna arbetet i olika frågor m m.

11 Beaktande av miljöbalkens hänsynsregler

11.1 Kunskapskravet

Swedavia arbetar aktivt med att öka kunskapsnivån i organisationen. Ett led i detta arbete är att tydliggöra den miljömässiga ansvarsfördelningen och på så sätt öka uppmärksamheten på miljöfrågor i de delar av organisationen som äger miljöansvar. Swedavia tar fram regler och instruktioner för hur miljöfrågor ska hanteras i organisationen. Miljö finns med som en punkt i introduktionsutbildningen för nyanställda på flygplatsen. Sedan 2008 finns dessutom en webbaserad miljöutbildning som alla anställda på flygplatsen ska genomföra.

11.2 Försiktighetskravet

Swedavias miljöpolicy har uppdaterats under 2010. Flygplatsens miljöpolicy innebär hänsynen till miljön ska genomsyra varje del av verksamheten och vägas in i våra beslut.. Alla nya kemikalier som skall börja användas av Swedavia ska först gå till den koncerngemensamma kemikaliegruppen för bedömning ur miljö- och arbetsmiljösynpunkt.

Vid investeringsäskanden görs en miljöbedömning som granskas av flygplatsens miljöchef/miljörådgivare innan investeringen godkänns.

11.3 Bästa möjliga teknik

Ett utbyte mellan Swedavias alla miljöchefer, miljörådgivare och samordnare innebär att Bromma kan dra nytta av erfarenheter från andra flygplatser.

11.4 Lokalisering

Bromma är en stadsnära flygplats. Det finns omfattande bostadsbebyggelse i flygplatsens relativa närhet, vilket ger upphov till bullerexponering av närboende. Flygplatsen har under 2010 tagit fram en bullerhanteringsplan där olika åtgärder har identifierats för att minska bullerexponeringen från verksamheten. Arbete enligt planen har skett under 2010.

11.5 Hushållning med råvaror och energi

Exempel på energieffektiva lösningar är flygplatsens anslutning till fjärrvärmenätet samt bytet till strömsnål banljusarmatur med dioder, vilken Bromma var första i Europa med att använda.

Flygplatsen har deltagit i Swedavias energiprojekt. Målsättningen för 2010 var att minska Swedavias elanvändning med 45 procent och värmeanvändning med 40 procent. Referensår är 2005. Nedan är exempel på aktiviteter som genomförts inom under 2010.

- Inventering av styrsystem för ventilation och värme
- Anslutning av nya byggnader till fjärrvärmenätet
- Utökad samarbetet med Arlanda Energi samt nybildade Swedavia Energi för att hitta ytterligare energieffektiviseringar
- Ersatt befintliga 10 kV transformatorer mot nya och energieffektivare
- Påbörjat dialog med leverantör av fjärrkyla

Swedavia förbrukade på flygplatsen under år 2010 3 319 MWh för uppvärmning (fjärrvärme), vilket innebär cirka 40 procents ökning jämfört med år 2009 (2 379 MWh). Trots energieffektiviseringar ökade användningen, delvis på grund av att det var cirka 2,5 grader kallare under vintersäsongen 2010 jämfört med 2009. Även en ökning av uppvärmd byggnadsyta och ett intensivare passagerarflöde har påverkat energianvändningen.

Swedavias elförbrukning på flygplatsens år 2010 var 4 239 MWh, vilket var cirka fyra procents ökning jämfört med år 2009 (4 090 MWh). Se även avsnitt Utsläpp till luft.

Genom att allt avfall källsorteras på flygplatsen bidrar Bromma till att öka resurshushållningen i samhället.

11.6 Substitution

Swedavia har en koncerngemensam kemikaliegrupp med uppgift att granska kemikalier innan dessa börjar användas inom verksamheten. Vid granskningen tas även det sätt och i vilken omfattning kemikalien ska användas med i bedömningen. Syftet är att särskilt miljöbelastande kemikalier ska fasas ut ur verksamheten. Under 2010 har inga byten av befintliga kemiska produkter gjorts mot mindre farliga alternativ. Däremot har det i samband med revisioner påträffats mindre förpackningar med kemiska produkter vilka har tagits bort ur verksamheten och hanteras som farligt avfall.

11.7 Ansvar att avhjälpa skada

Enligt avtalet med Stockholm Stad svarar Swedavia för återställningsåtgärder beträffande markföroreningar. Vid markbyggnation sker provtagning av jordmassorna, och bland annat tillämpas Naturvårdsverkets generella riktvärden för förorenad mark, i bedömningen av hur massorna ska hanteras.