

GÄLLANDE TILLSTÅND ENLIGT MILJÖBALKEN

Här följer en sammanställning av gällande villkor för Bromma Stockholm Airport samt en redovisning av utfallet för 2010. De villkor som redovisas kommer från följande domar:

Buller: Regeringen i beslut den 9 oktober 1980 (Jordbruksdepartementet, beslut 18, mål 1774/79 m.fl.), Nacka tingsrätt, miljödomstolen, i dom den 28 januari 2009 (mål nr M 1414-07) och Svea hovrätt, miljööverdomstolen, i dom den 5 februari 2010 (mål nr M 1441-09).

Utsläpp till luft och vatten: Miljödomstolen i deldom den 25 oktober 2002 (mål nr M 81-99), Svea hovrätt, miljööverdomstolen, i dom den 9 juni 2005 (mål nr M 10196-02) och Svea hovrätt, miljööverdomstolen, i dom den 5 februari 2010 (mål nr M 1441-09).

Villkorstexten är manuellt avskriven och kan därför innehålla felskrivningar.

Flygplatsen ingår numera i Swedavia AB, och det är Swedavia AB som äger villkoren för flygplatsen nedan.

GÄLLANDE VILLKOR OCH UTREDNINGSKRAV

Buller

Villkor fastställda av regeringen i beslut den 9 oktober 1980 (Jordbruksdepartementet, beslut 18, mål 1774/79 m.fl.), Nacka tingsrätt, miljödomstolen, i dom den 28 januari 2009 (mål nr M 1414-07) och Svea hovrätt, miljööverdomstolen, i dom den 5 februari 2010 (mål nr M 1441-09)

1. Ljudnivån kring flygplatsen beräknad enligt FBN-metoden får – i vad mån beror på flygverksamheten och vad gäller FBN 55 och 65 dBA – inte överskrida de gränser som anges i trafikfall 4 i Luftfartsverkets ansökan (d.v.s. innanför FBN 55 dBA-konturen Mariehäll, Johannesfred, vissa områden kring Bromma kyrka, Eneby och Sundby samt innanför FBN 65 dBA-konturen flygplatsområdet och ett fåtal hus vid Bromma kyrka belägna i direkt anslutning till flygplatsområdet).

(Anm. Tidigare villkor 3)

”Spetsen” på FBN-kurvan över Tranebergsbron (faktiskt utfall 2010) överstiger tillståndsgiven kurva marginellt, med mindre än 1 dB(A). Vad gäller FBN-beräkningen så skall i sammanhanget också nämnas att det alltid finns ett visst mått av onoggrannhet i denna typ av beräkningar. Onoggrannheten kan variera i storleksordningen +/- 3dB(A) vad gäller ekvivalentvärden, se mer information i separat avsnitt om flygtrafik och flygvägar. Villkoret är uppfyllt.

2. Flygverksamheten får till kringliggande områden inte avge högre ljudenergi än 134,2 dBA räknad som TFBN (gränsvärde).

(Anm. Tidigare villkor 4)

Beräknat TFBN för år 2010 är 131 dB(A). Villkoret är uppfyllt.

3. Antalet flygrörelser per år får inte överstiga 100 000.
(*Anm. Tidigare villkor 5*)

Under 2010 uppgick antalet flygrörelser till 64 787. Villkoret är uppfyllt.

4. Ljudemissionerna får ej överstiga 89 EPNdB i medeltal för de tre mätpunkterna enligt ICAO Annex 16, Vol 1.
(*Anm. Tidigare villkor 6*)

Under 2010 har det förekommit en landning med ett flygplan med ett certifieringsmedelvärde på 91,2 EPNdB, ett kapitel 2 flygplan. Utredning pågår.

5. Flygtrafik får inte förekomma mellan kl. 22 och 07. På lördagar och söndagar får flygtrafik inte förekomma före kl. 08. Begränsningen gäller inte ambulansflyg och statens flygplan som disponeras av statschefen och regeringen.
(*Anm. Tidigare villkor 7*)

Under 2010 har flygtrafik utanför ordinarie öppethållningstider enbart utförts av ambulansflyg och statsflyg. Villkoret är uppfyllt.

6. Trafik enligt IFR (instrumentflygregler) skall följa in- och utflygningslinjen mellan ytterfyr och bana. Avvikelser får förekomma med lätta luftfartyg, mindre än 5 700 kg, av trafikavvecklings skull.
(*Anm. Tidigare villkor 8*)

In- och utflygningslinjen mellan ytterfyr och bana har följts av tyngre IFR-trafik. Villkoret är uppfyllt.

7. Luftfartsverket skall vidta bullerisolerande åtgärder på bostadshus (såväl permanentbebyggelse som fritidshus) samt sådana byggnader som skolor, daghem och vårdinrättningar, vilka utsätts för maximala bullernivåer på 80 dBA eller högre. Dessutom skall bullerisolerande åtgärder vidtas på angivna bostadshus och byggnader som kan komma att utsättas för buller uppgående till FBN 60 dBA eller däröver. Ljudnivåerna inomhus efter vidtagna bullerisolerande åtgärder får inte överskrida 30 dBA som dygnsekvivalent ljudnivå.
(*Anm. Villkoret bestämt av MÖD. NV har överklagat till HD och yrkat att den sista meningen skall lyda: "Ljudnivåerna inomhus efter vidtagna bullerisolerande åtgärder får inte överskrida 30 dBA som dygnsekvivalent ljudnivå och 45 dBA som maximalljudnivå."*
Anm. HD har ännu inte tagit ställning till om prövningstillstånd skall meddelas.))

Vid bestämmande av vilka bostäder och byggnader som skall bli föremål för åtgärder skall teoretiska beräkningar av flygbuller göras med den beräkningsmodell för flygbuller som Försvarmakten, Luftfartsverket och Naturvårdsverket på uppdrag av regeringen fastställt i beslut den 26 februari 1998 eller den modell som kan komma att ersätta den nu angivna.

Bullerskyddsåtgärderna skall utformas och utföras i samråd med fastighetsägarna. Åtgärderna skall vara vidtagna senast inom två år från det att dom i målet har vunnit laga kraft för då berörda byggnader och därefter inom ett år efter det att en byggnad har blivit berörd. Åtgärder skall vidtas allt eftersom flygtrafiken ökar.

Vid tvist mellan Luftfartsverket och fastighetsägaren om behov av åtgärder eller deras utformning skall frågan hänskjutas till tillsynsmyndigheten för beslut om vilka åtgärder som skall utföras. Åtgärderna skall i sådana fall vara vidtagna inom ett år efter lagakraftäggande avgörande, om inte tillsynsmyndigheten bestämmer annat.
(*Anm. Villkoret bestämt av MÖD*)

Villkoret följs inte upp för 2010 eftersom den slutliga utformningen av villkoret inte är avgjord.

Utsläpp till luft och vatten

Villkor fastställda av miljödomstolen i deldom den 25 oktober 2002 (mål nr M 81-99), Svea hovrätt, miljööverdomstolen, i dom den 9 juni 2005 (mål nr M 10196-02) och Svea hovrätt, miljööverdomstolen, i dom den 5 februari 2010 (mål nr M 1441-09)

1. Avfettning, tvätt- och rengöringsvätskor som innehåller alkylfenoletoxylater får inte tillföras avloppsvattnet.

Avfettning, tvätt- och rengöringsvätskor innehållande alkylfenoletoxylater har inte använts på flygplatsen. Villkoret är uppfyllt.

2. För halkbekämpning på rullbanor och stationsplatta skall användas sand, acetatbaserade, formiatbaserade eller likvärdiga halkbekämpningsmedel med lika eller bättre miljöegenskaper. Avsteg får göras endast vid de tillfällen då andra medel inte ger avsett resultat och flygsäkerheten så kräver. Sådana avsteg skall fortlöpande dokumenteras och redovisas till tillsynsmyndigheten.

Under vintersäsongen 2009/2010 har 134 ton kaliumformiatlösning och 2 ton natriumformiat i granulatform använts för att avisa bansystemet. Ingen urea har använts på rullbanan. Villkoret är uppfyllt.

3. Brandövningar skall anordnas så att störningarna för omgivningen blir så små som möjligt.

Brandövningsplatsen eldas i största möjliga utsträckning med gasol som brandövningsbränsle för att minimera rökbildningen. Villkoret är uppfyllt.

Bemyndiganden:

Miljödomstolen överlåter med stöd av 22 kap. 25 § miljöbalken åt tillsynsmyndigheten att meddela närmare föreskrifter

- beträffande brandövningar på flygplatsen,
- beträffande kemikaliehanteringen i verksamheten vid flygplatsen,

- förvaring, transport och annan hantering av avfall som uppkommer i verksamheten vid flygplatsen.

4. Luftfartsverket skall på marken samla upp så mycket som möjligt av den glykol som rinner av flygplanen vid avisning. Luftfartsverket skall vidta de tekniska och administrativa åtgärder som krävs för detta och årligen till tillsynsmyndigheten rapportera den mängd glykol som har använts för avisning och den mängd som har samlats upp.

Miljööverdomstolen överlåter enligt 22 kap. 25 § tredje stycket miljöbalken åt tillsynsmyndigheten att bestämma de ytterligare villkor som kan krävas för glykolhantering.

(Anm. Villkoret bestämt av MÖD 2010. NV har överklagat till HD och yrkat att glykolhanteringen sker i enlighet med vad MD bestämde, nämligen: "Luftfartsverket skall vidta tekniska och administrativa åtgärder för en uppsamling av minst 70 procent av använd mängd glykol."

Anm. HD har ännu inte tagit ställning till om prövningstillstånd skall meddelas.

Anm. Intill dess lagkraftvunnen bestämmelse föreligger gäller den provisoriska föreskriften nedan som fastställdes av MÖD 2005:

P1. Av den använda mängden glykol skall som riktvärde minst 30 % samlas upp. Vid högtrafik skall minst två sugbilar användas.

Under vintersäsongen 2009/2010 har flygplatsen en uppsamlingsgrad av glykol på 30 %, se kommentarer i avsnitt mark och vatten . Villkoret är uppfyllt.