

## GÄLLANDE TILLSTÅND ENLIGT MILJÖBALKEN

Här följer en sammanställning av gällande villkor för Stockholm-Bromma flygplats.

Villkorstexten är manuellt avskriven och kan därför innehålla felskrivningar. När den exakta ordalydelsen är viktig, hänvisar Luftfartsverket till ursprungsdokumentet.

Koncessionsnämnden för miljöskydd lämnade den 13 juli 1979 (141/79) tillstånd till trafik enligt miljöskyddslagen att driva Bromma flygplats som trafikflygplats för huvudsakligen inrikes linjefart och allmänflyg. Villkoren ändrades av regeringen den 9 oktober 1980 och av Koncessionsnämnden den 11 maj 1982 (nr 78/82). Luftfartsverket ansökte den 24 juni 1993 om omprövning av villkoren. Även Naturvårdsverket har begärt ändring av villkoren. Den 16 och 17 oktober 2001 hölls huvudförhandling i ärendet och den 25 oktober 2002 meddelade Miljödomstolen deldom. Luftfartsverket och två andra aktörer överklagade delar av Miljödomstolens beslut till Miljööverdomstolen i november 2002.

Miljööverdomstolens dom i ärendet, M10196-02, inkom den 9 juni 2005.

## GÄLLANDE VILLKOR OCH UTREDNINGSKRAV

### Villkor fastställda av regeringen i beslut den 9 oktober 1980

1. Trafiken med Fokker F- 28 på Bromma flygplats skall upphöra senast vid utgången av juni 1985 eller vid den tidigare tidpunkt då tekniska och ekonomiska möjligheter finns att avveckla denna trafik.

*Trafiken med Fokker F28 på Bromma flygplats har upphört.*

2. Ljudemissionen från de flygplan som trafikerar Bromma flygplats efter den tidpunkt då trafiken med Fokker F-28 upphört skall vara minst ca 7 dB (A) lägre än från Fokker F-28-4000. Ljudemissionen skall bestämmas som medeltal för bullervärdena i de internationellt fastställda mätpunkterna (ICAO annex 16, utgåva nr 2). Jämförelsevärdena för Fokker F-28-4000 skall avse "cut-back" på 700 fots höjd.

*Villkoret är uppfyllt*

3. Ljudnivån kring flygplatsen beräknad enligt FBN-metoden får efter den tidpunkt då trafiken med Fokker F-28 enligt punkt 1 skall ha upphört – i vad beror på flygverksamheten och vad gäller FBN 55 och 65 dB(A) – inte överskrida de gränser som anges i trafikfall 4 i Luftfartsverkets ansökan.

*"Spetsarna" på den beräknade FBN-kurvan (faktiskt utfall 2008) ligger utanför tillståndsgiven kurva marginellt, med mindre än 1 dB(A).*

*Vad gäller FBN-beräkningen så skall i sammanhanget nämnas att det alltid finns ett visst mått av onoggrannhet i denna typ av beräkningar som kan variera i storleksordningen +/- 3dB(A) vad gäller ekvivalentvärden. Valet av typrepresentanter har också betydelse för utfallet av beräkningen.*

## **Tilläggsvillkor enligt beslut av koncessionsnämnden för miljöskydd den 11 maj 1982**

1. Sådana åtgärder skall vidtas att ljudnivån från varje enskild Fokker F-28 som trafikerar Bromma flygplats efter 1981 års utgång är minst 3 dBA lägre i jämförelse med dagens nivå. Ljudemissionen skall bestämmas som medeltal för bullervärdena i de internationellt fastställda mätpunkterna (ICAO annex 16, utgåva nr 2). Jämförelsevärdena skall avse ”cut-back ” på 700 fots höjd.

*Villkoret är uppfyllt. De som vill trafikera Bromma skall godkännas i förväg.*

2. Bromma flygplats får inte öppnas för trafik med transportflygplan tidigare än klockan 06:20.

*Villkoret är uppfyllt, öppettider regleras i markupplåtelseavtalet.*

3. Luftfartsverket skall i samråd med Naturvårdsverket tillse att åtgärder vidtas för att minska utsläppen av oförbrända kolväten från Fokker F-28 senast före utgången av år 1982.

*Trafiken med Fokker F28 på Bromma flygplats har upphört.*

4. Luftfartsverket skall vidta de åtgärder som behövs för att undvika sena starter under lördags- och söndagsdygnet.

*Villkoret är uppfyllt, öppettider regleras i markupplåtelseavtalet.*

## **Tilläggsvillkor enligt Miljödömsstolens deldom (M81-99) 25 oktober 2002**

Med erinran om att verksamheten vid Bromma flygplats - inklusive åtgärder för att reducera vatten- och luftföroreningar och andra störningar - skall bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse även med vad Luftfartsverket har angett och åtagit sig i samband med ifrågasvarande villkorsomprövning föreskrivs rörande utsläpp till luft och vatten följande särskilda villkor:

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

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

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 2007/2008 har 39 ton kaliumformiat använts för att avisa banan. Ingen urea har använts på rullbanan.*

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.*

#### *Bemyndigande*

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.

#### **Prövotidsförordnanden och provisorisk föreskrift fastställda av miljödomstolen den 25 oktober 2002 och av miljööverdomstolen den 9 juni 2005**

A. Frågan om villkor för utsläpp av vatten innehållande glykol m.m. skjuts upp under en provotid. Under provotiden skall Luftfartsverket:

- utreda möjligheterna att åstadkomma en så hög uppsamlingsgrad av glykol som möjligt i samband med avisning av flygplan,
- utreda glykolens spridningsvägar,
- utreda orsaken till glykolvattnets nitrifikationshämmande effekt,
- utreda möjligheterna att vidta åtgärder som så långt möjligt minskar risken för nitrifikationshämmande effekt i reningsverket,
- samt ytterligare utreda mängden föroreningar inklusive glykol i dagvattnet och effekten av dagvattenutsläppen i recipienten Bällstaviken/Ullvsundasjön. Provtagning och analyser skall ske i samråd med Stockholm Vatten.

Resultatet av provotidsutredningen skall tillsammans med förslag till slutliga villkor inges till miljödomstolen senast den 1 juli 2006.

*LFV skickade in en slutredovisning till miljödomstolen 2006-06-30.*

Till dess annat beslutats gäller följande provisoriska föreskrift.

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

*Under vintersäsongen 2007/2008 har LFV samlat upp minst 52 % av totalt använd mängd glykol.*

*Under hela vintersäsongen har två sugbilar använts i högtrafik.*

B. Miljööverdomstolen skjuter upp avgörandet av frågan om vilka åtgärder som bör vidtas för att minska utsläppen av bensenångor från flygbensin dels vid tankning av flygplan, dels vid påfyllning och lagring i cisterner.

Luftfartsverket skall i samråd med Naturvårdsverket utreda de tekniska och ekonomiska förutsättningarna dels för installation av återföringssystem för bensenångor vid tankning av flygplan, dels för påfyllning av och lagring i cisterner samt vilka utsläppsminskningar som därvid kan uppnås.

Resultatet av utredningen och förslag till åtgärder och villkor skall ges in till miljödomstolen senast den 1 juli 2006.

*LFV skickade in en slutredovisning till miljödomstolen 2006-06-30.*