

INNEHÅLL

Stockholm- Bromma Airport 2009

1 Flygplatsens tillstånd och tillsynsmyndighet	2
2 Faktisk produktion i relation till utfärdat tillstånd.....	2
3 Markupplåtelseavtal	2
4 LFVs organisation på Stockholm-Bromma airport.....	3
5 Övriga företag på flygplatsen	4
6 Flygplatsens påverkan på miljön	4
7 Händelser under 2009.....	5
7.1 Incidenter rapporterade till tillsynsmyndighet	5
7.2 Övriga incidenter	5
8 Avfallshantering på flygplatsen 2009	6
9 Airport Carbon Accreditation	6
10 Förebyggande åtgärder.....	6
11 Beaktande av miljöbalkens hänsynsregler.....	6
11.1 Kunskapskravet	6
11.2 Försiktighetskravet	7
11.3 Bästa möjliga teknik.....	7
11.4 Lokalisering.....	7
11.5 Hushållning med råvaror och energi	7
11.6 Substitution.....	8
11.7 Ansvar att avhjälpa skada.....	8

STOCKHOLM-BROMMA AIRPORT 2009

LFVs uppgift på Stockholm-Bromma 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 Stockholm-Bromma 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. Alla nu gällande domar för verksamheten är listade nedan, samt finns sammanställda i miljörapportens textdel.

- 1979-07-13 Koncessionsnämnd 141/79
- 1980-10-09 Regeringen nr 18
- 1982-05-11 Koncessionsnämnd 78/82
- 2002-10-25 Miljödomstolen M81-99 deldom
- 2005-04-14 Regeringen nr 23

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 17 mars och 6 oktober.

2 Faktisk produktion i relation till utfärdat tillstånd

Den tillståndspliktiga verksamheten på Bromma avser produktion av start- och landningstjänster. Flygplatsen har ingen begränsning i antalet rörelser, starter och landningar, i sitt nuvarande tillstånd men verksamheten begränsas av en bullerkurva som är beräknad på 160 000 rörelser per år och av ett avtal med Stockholm stad. Produktionen år 2009 var 63 856 rörelser och 1,97 miljoner passagerare. Jämfört med år 2008 har antalet rörelser ökat med cirka två procent och antal resenärer med cirka sex procent.

3 Markupplåtelseavtal

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

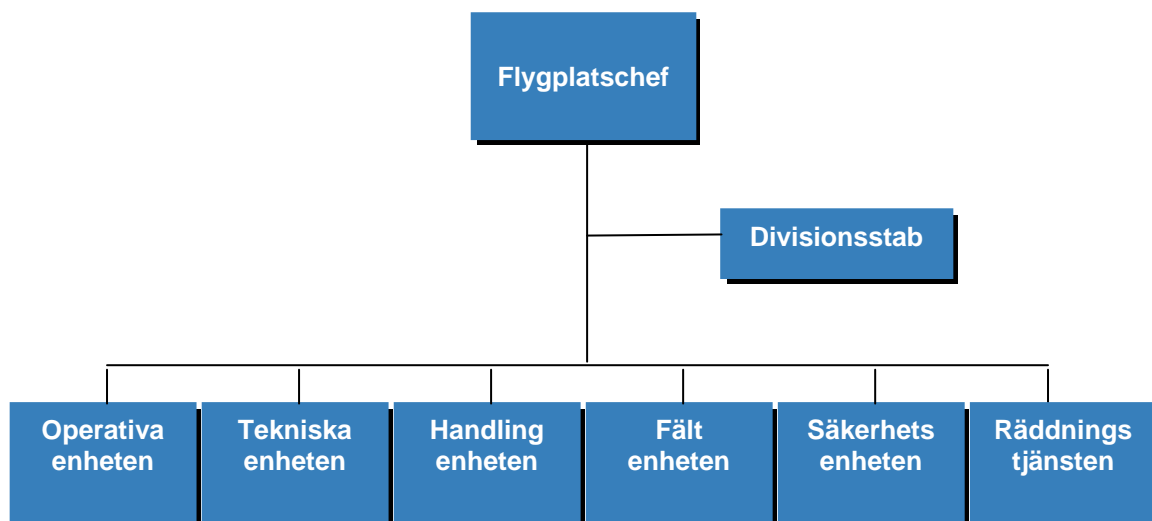
I avtalet begränsas antalet flygrörelser till 80 000 per år. Antalet tillåtna flygrörelser för flygplan med certifieringsvärde mellan 86 och 89 EPNdB (Effective Perceived Noise) är högst 20 000/år.

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 LFV svarar för återställningsåtgärder beträffande markföroreningar.

4 LFVs organisation på Stockholm-Bromma Airport

LFV har omkring 120 anställda på Bromma och totalt arbetar cirka 1000 personer på flygplatsen. Miljötillstånden är skrivna till LFV, det vill säga till generaldirektören, som delegerat miljöansvaret till respektive divisionschef. Divisionschefen för division Stockholm har i sin tur delegerat miljöansvaret på Bromma vidare till flygplatschefen på Stockholm-Bromma flygplats. Nedan finns en figur som beskriver hur LFVs organisation sett ut på flygplatsen under 2009.



Figur 1 Organisationsschema för Stockholm-Bromma Airport

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

Divisionschefens stab består av ett antal experter i olika frågor som ska stödja både Stockholm-Arlanda och Stockholm-Bromma flygplatser. På staben sitter miljöchefen och fyra miljöhandläggare.

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.

Flygtrafiktjänsten lyder inte under flygplatschefen, utan är en egen division inom LFV. Stockholm-Bromma flygplats köper tjänster av flygtrafiktjänsten.

LFV flygakustik är en egen enhet som på uppdrag utför kontroll av flygvägsvillkor och bulleruppföljning åt LFVs flygplatser. Flygplatsen köper denna tjänst av LFV flygakustik.

5 Övriga företag på flygplatsen

Utöver LFV 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 i form av störningar från flygplansbuller. 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 Stockholm-Bromma 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. Eftersom

nedbrytningen av avisningsmedlen kräver mycket syre blir syreförbrukningen i vattendragen stor.

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

7 Händelser under 2009

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

7.1 Incidenter rapporterade till tillsynsmyndighet

2009-07-01

Vid gräv- och sprängningsarbeten för att byta ut en kombinerad dag- och spillvattenledning framför terminalbyggnaden kändes på morgonen en tydlig oljelukt och viss fukt kunde konstateras på blottlagda stenpartier. Lukten avtog dock mycket snabbt och under fortsatta grävarbeten kunde ingen vidare oljelukt förnimmas eller oljeskadad jord identifieras.

2009-09-23 och 2009-10-08

Vid schaktning för en samlingsdamm för glykolförorenat vatten konstaterades vi två tillfällen mindre oljeföroreningar cirka två meter ned i marken. Oljan avlägsnades och vid den fortsatta schaktningen undersöktes markprofilen med avseende på tecken på förorening. Ingen ytterligare förorening upptäcktes.

2009-03-05

Ett spill av formiat inträffade sedan tanken från ett halkbekämpningsfordon lossnat i samband med en olycka. Spillet uppskattades till 5-6 kubikmeter och av detta samlades 3-4 kubikmeter upp. Resterande mängd formiat sopades ut på bansystemet och användes för halkbekämpning. Den uppsamlade vätskan tippades i fickan för glykolförorenat vatten och pumpades vidare till reningsverk. Efter diskussion med Stockholm Vatten är bedömningen att formiatet inte kom att påverka reningsverket negativt. Denna slutsats grundar sig dels på att formiatet späds i en ansevärd mängd glykolvatten i den nyanlagda uppsamlingsdammen för glykol, dels på att formiat har lägre syreförbrukning än glykol.

7.2 Övriga incidenter

En mindre incidenter rapporterades i det interna avvikelssystemet under 2009.

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 2009

Under 2009 ökade mängden avfall från Bromma, jämfört med föregående år. Till stor del kan denna ökning tillskrivas en ökning i resenärsvolym, vilket till exempel för med sig ökade mängder avfall från restaurangen i form av dryckesförpackningar och komposterbart avfall. Även mängden avfall till deponi har ökat. Detta bedöms bero på att LFV lät riva ett antal byggnader under 2009.

9 Airport Carbon Accreditation

Stockholm-Bromma 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 flygplatsernas 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 +.

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.

Division Stockholm har ett verktyg för att följa upp och registrera förbättringar inom olika områden, bland annat miljö och energi.

Vid investeringsäskanden görs en miljöbedömning som granskas av Division Stockholms miljöstab innan investeringen godkänns.

Division Stockholms miljökommitté, som består av representanter från de olika avdelningarna, träffas en gång i månaden. Syftet är att sprida relevant och divisionsgemensam miljöinformation.

11 Beaktande av miljöbalkens hänsynsregler

11.1 Kunskapskravet

LFV 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. LFV 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

Flygplatsens miljöpolicy innebär att hänsynen till miljön skall vägas in i all verksamhet och i all planering.

Alla nya kemikalier som skall börja användas av LFV ska först gå till kemikaliegruppen för bedömning ur miljö- och arbetsmiljösynpunkt.

Vid investeringsäskanden görs en miljöbedömning som granskas av Division Stockholms miljöstab innan investeringen godkänns.

11.3 Bästa möjliga teknik

Ett utbyte mellan LFVs alla miljöhandläggare 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 de boende. Flygplatsen har under 2009 arbetat med att ta fram en bullerhanteringsplan där olika åtgärder har identifierats för att minska bullerexponeringen från verksamheten. Åtgärderna ska utredas 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 deltar i LFVs energiprojekt. Målsättningen är att till 2010 minska LFVs elanvändning med 45 procent och värmeanvändning med 40 procent. Referensår är 2005. Nedan är exempel på aktiviteter som genomförts inom projektet 2008-2009.

- Elnätkommunikation, pulsstyrning
 - Kartläggning av möjligheter till belysningsstyrning
 - Installering av elmätare på relevanta delar av anläggningen
- Avtal med Arlanda Energi för leverans av Komfort, det vill säga allt som berör inomhusklimat
- Fakturering mot flygbolag för sin elförbrukning
- Avtalsformulär för energikunder
- Uppgradering fastighetsstyrningssystemet
- Separat mätning av el för uppställningsplatser
- Informationsmaterial till hyresgäster om deras energiförbrukning.
- Installation av ridåvärmare
- Styrning av portar

LFV förbrukade under år 2009 2 465 MWh för uppvärmning, vilket innebär cirka tio procents ökning jämfört med år 2008 (2242 MWh). Trots energieffektiviseringar i LFVs egen verksamhet ökade användningen på grund av att det var cirka 11 procent kallare under 2009 jämfört med år 2008. Jämfört med 2005 har värmeanvändningen minskats med cirka 13 procent. LFVs elförbrukning på Bromma år 2009 var 4 089 MWh, vilket var cirka åtta

procents minskning jämfört med år 2008. Jämfört med 2005 har LFVs elanvändningen minskats med cirka 38 procent på Bromma. Se även avsnitt ”Utsläpp till luft”.

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

11.6 Substitution

LFV har en 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 2009 har inga byten av befintliga kemiska produkter gjorts mot mindre farliga alternativ. Däremot har kemikalieinventeringar resulterat i att gamla förpackningar med äldre kemiska produkter har identifierats. Oftast tas sådana produkter bort ur verksamheten och hanteras som farligt avfall.

Ett fåtal bedömningar av nya kemiska produkter har gjorts och därvid har ingående ämnens farlighet nogra beaktats.

För att säkerställa att de produkter som används i verksamheten blir bedömda verkar ledningen för att inköpsförfarandet skall renodlas till att enbart gå via divisionens inköpsavdelning eller förrådsenhet.

11.7 Ansvar att avhjälpa skada

Enligt avtalet med Stockholm Stad svarar LFV 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.