



2012 -10- 16

Dnr... 2012-14298

Mark- och miljödomstolen

Vid NACKA TINGSRÄTT, mark- och miljödomstolen, har Swedavia AB ansökt om villkorsändring angående bullerskyddsåtgärder runt Bromma Stockholm Airport på så sätt att tiden för när bullerskyddsåtgärderna ska vara vidtagna ändras till två år efter lagakraftvunnen dom.

Synpunkter med anledning av ansökan ska ges in skriftligen senast den 12 november 2012 i femton exemplar till NACKA TINGSRÄTT, mark- och miljödomstolen, Box 1104, 131 26 Nacka Strand och gärna även via e-post mmd.nacka@dom.se. Domstolens målnummer M 4800-12 ska anges. Om yttranden inte ger anledning till annat kan målet komma att avgöras utan huvudförhandling.

Handlingarna i målet finns tillgängliga på domstolens kansli och hos aktförvararen Eivor Bernas, Bromma Stadsdelsförvaltning, Registraturen, Box 150 17, 167 15 Bromma, tel. 08-508 060 53. Kallelser och andra meddelanden införs i Dagens Nyheter och Svenska Dagbladet.

Dok.Id 293270

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 1104 131 26 Nacka Strand	Augustendalsvägen 20	08-561 656 00 E-post: mmd.nacka@dom.se www.nackatingsratt.domstol.se	08-561 657 99	måndag-fredag 08:30-16:00

Mark- och miljödomstolen

Nacka tingsrätt

NACKA TINGSRÄTT

Ink 2012 -09- 03

Akt. S. m. 580012
Aktbil. 2.1.1

ANSÖKAN OM VILLKORSÄNDRING ENLIGT MILJÖBALKEN

Sökande: Swedavia AB, 556797-0818
Bromma Stockholm Airport
168 67 Stockholm

Ombud: bolagsjuristen Tomas Fjordevik
Swedavia AB
Box 53
190 45 Stockholm Arlanda
Tfn: 010-109 00 56
E-post: tomas.fjordevik@swedavia.se

Saken: Ansökan om villkorsändring enligt 24 kap. 8 § miljöbalken avseende villkor nr 7 i Miljööverdomstolens dom den 5 februari 2010 i mål nr M 1441-09 angående bullerskyddsåtgärder runt Bromma Stockholm Airport.

1 YRKANDE

Swedavia AB (Swedavia) yrkar att villkor 7 i Miljööverdomstolens dom av den 5 februari 2010 i mål nr M 1441-09 ska ändras på så sätt att tiden för när bullerskyddsåtgärderna ska vara vidtagna ändras från två år efter laga kraft vunen dom till den 1 juli 2014.

2 ORIENTERING

Swedavia AB är ett helägt statligt aktiebolag som sedan den 1 april 2010 äger, utvecklar och driver de för närvarande 11 statliga flygplatserna, däribland Bromma Stockholm Airport.¹ Bolaget har i dag omkring 2 500 medarbetare, varav ca 200 medarbetare på Bromma Stockholm Airport, och omsätter ca 4,7 miljarder kronor.

Genom Miljööverdomstolens dom den 5 februari 2010 i mål nr M 1441-09 avseende omprövning av villkor för tillstånd enligt miljöskyddslagen (1969:387) till verksamheten vid Bromma Stockholm Airport föreskrevs bl.a. ett särskilt villkor 7 avseende bullerskyddsåtgärder omkring flygplatsen. Villkor 7 har följande lydelse.

7. Luftfartsverket ska vidta bullerisolerande åtgärder på bostadshus (såväl permanentbebyggelse som fritidshus) samt sådana byggnader som skolor, daghem och vårdinrättningar vilka utsätts för maximala bullernivåer på 80 dB(A) eller högre. Dessutom ska bullerisolerande åtgärder vidtas på angivna bostadshus och byggnader som kan komma att utsättas för buller uppgående till FBN 60 dB(A) eller däröver. Ljudnivåerna inomhus efter vidtagna bullerisolerande åtgärder får inte överskrida 30 dB(A) som dygnsekivalent ljudnivå.

Vid bestämmande av vilka bostäder och byggnader som ska bli föremål för åtgärder ska 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 ska utformas och utföras i samråd med fastighetsägarna. Åtgärderna ska 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 ska vidtas allt eftersom flygtrafiken ökar.

Vid tvist mellan Luftfartsverket och fastighetsägaren om behov av åtgärder eller dess utformning ska frågan hänskjutas till tillsynsmyndigheten för beslut om vilka åtgärder som ska utföras. Åtgärderna ska i sådana fall vara

¹ De statliga flygplatserna, däribland Bromma Stockholm Airport, drevs i tiden innan den 1 april 2010 av Luftfartsverket.

vidtagna inom ett år efter lagakraftägande avgörande, om inte tillsynsmyndigheten bestämmer annat.

Miljööverdomstolens dom överklagades av Naturvårdsverket. Genom beslut den 6 april 2011 meddelade Högsta domstolen att prövningstillstånd inte lämnades. Således vann Miljööverdomstolens dom laga kraft den 6 april 2011. Av villkor 7 följer att bullerisoleringsåtgärderna ska vara vidtagna senast två år efter lagakraft vunnen dom vad gäller då berörda byggnader, dvs. senast den 6 april 2013.

Vid tiden för Miljööverdomstolens dom uppskattades antalet byggnader som behövde utredas för bullerisoleringsåtgärder till ca 1 136 villor och 299 flerbostadshus, varav 168 villor och inga flerbostadshus bedömdes vara i behov av åtgärder. Kostnaderna för åtgärderna uppskattades till ca 19 miljoner kr. Åtgärderna bedömdes vara av typen fönsteråtgärder och ventilbyten.

Uppskattningen av antalet byggnader som är i behov av någon form av åtgärd har i efterhand visat sig grovt felaktig på grund av ett antal omständigheter, delvis utanför Swedavias kontroll. Baserat på bullerkurvorna för år 2011 ska isoleringsbehovet nu utredas för ca 1 330 byggnader, varav 467 villor samt 40 flerbostadshus i dagsläget bedöms behöva någon form av åtgärd. Förutom fönster- och ventilåtgärder uppskattas nu ca 130 byggnader även vara i behov av väggåtgärder (utvändiga eller invändiga). De uppskattade kostnaderna för bullerisoleringsåtgärderna har i dag vuxit från ca 19 miljoner kr till minst 110 miljoner kr.

Anledningen till att antalet byggnader som kräver bullerisoleringsåtgärder och omfattningen av dessa åtgärder har vuxit så kraftigt är i huvudsak följande.

- Den prognos som dåvarande Luftfartsverket gjorde i samband med domstolsprövningen utgick från 2008 års trafikutfall och Luftfartsverkets tidigare erfarenheter av bullerisoleringsprojekt vid andra flygplatser, bl.a. Stockholm Arlanda Airport. Bebyggelsen omkring Bromma Stockholm Airport är emellertid speciell till sin karaktär med en tät och äldre bebyggelsestruktur. Flygplatsen har nu insett att dessa förhållanden inte beaktades i tillräcklig omfattning i den prognos som togs fram i samband med prövningen.
- Försvarsmakten, Naturvårdsverkets och Transportstyrelsen har under hösten 2011 fastställt ett kvalitetsäkringsdokument som anger hur flygbullerberäkningar ska utföras i Sverige, innebärande bl.a. att

hänsyn ska tas till topografin.² Detta har påverkat dels buller-
kurvornas utbredning (genom att de har växt), dels antalet
byggnader inom respektive bullerkurva.

- De av flygplatsen anlidade inventeringsexperterna har rekommenderat flygplatsen att använda ett annat ljudspektrum vid Bromma Stockholm Airport än det standarsspektrum för jettrafik som tidigare har använts i bullerisoleringsprojekt vid Swedavias flygplatser. Vid Bromma Stockholm Airport används nu istället ett spektrum som mer efterliknar förutsättningarna vid flygplatsen med ett stort inslag av propellertrafik, genom att propellertrafikens ljudfördelning beaktas i större utsträckning jämfört med vad som är fallet för standardspektrumet. Detta har lett till att mer omfattande åtgärder behöver vidtas för att nå målvärdet inomhus (t.ex. väggåtgärder).

Swedavia har sedan Högsta domstolens beslut att inte meddela prövningstillstånd arbetat målmedvetet utifrån att tidsgränsen om två år ska kunna innehållas. Det är emellertid fråga om en lång och komplicerad process med flera ledtider innan själva isoleringsåtgärderna kan börja vidtas (upphandling av entreprenörer, beräkningar, inventeringar, avtalsskrivande med varje enskild fastighetsägare etc.). Ett flertal entreprenörer har upphandlats för att utföra arbetena som efter inventering och beräkning fastställs i samråd med varje enskild fastighetsägare. Entreprenörerna har dimensionerat sina organisationer med sammanlagt 41 samtida arbetslag (tvåmannalag). Projektets inventerings- och beräkningskapacitet fördubblades i början av år 2012 till sammanlagt ca 14 personer. Swedavia har allt eftersom omfattningen av arbetet har blivit tydlig ökat sin administrativa projektorganisation för att klara den utökade omfattningen av projektet.

I och med att det under projektets gång har visat sig att det inte är tillräckligt med fönster- och ventilåtgärder, utan att även väggåtgärder krävs i vissa fall (i dagsläget uppskattas antalet byggnader som kräver väggåtgärder till ca 130 stycken), har projektets tidsgräns blivit ännu svårare att klara. Väggåtgärder motsvarar en ökning i arbetstid motsvarande ca 300 % för färdigställande av en fastighet jämfört med om enbart fönsteråtgärder vidtas. Väggåtgärder innebär också en mer komplicerad projektering och avtalsprocess med respektive fastighetsägare där fastighetsägaren under stor tidspress måste ta ställning till bullerisoleringsåtgärder med relativt omfattande ingrepp i byggnaden. Utvändiga väggåtgärder kräver dessutom bygglov enligt plan- och bygglagen (2010:900). Många av dessa bostäder ligger också i områden som är grönklassade, dvs. bebyggelsen anses vara särskilt värdefull från kulturhistorisk synvinkel, vilket ställer särskilda krav

² Kvalitetssäkring av flygbullerberäkningar – Underlag för enhetlig tillämpning, 2011-10-31 version 1.0.

på utförandet av åtgärderna. Bygglövsprocessen pågår för närvarande för ett antal byggnader men har inneburit att ledtiderna inom projektet har tagit längre tid än beräknat.

Arbetet med isoleringsprojektet har pågått i snart 1,5 år och Swedavia bedömer nu, trots att ytterligare resurser har tillsatts under processens gång, att det inte längre finns någon rimlig möjlighet att färdigställa bullerisoleringsåtgärderna i samtliga byggnader som har behov av åtgärder innan den 6 april 2013. Risken är därför överhängande att villkoret inte kommer att kunna innehållas i tid. Det finns också risk för att isoleringsåtgärdernas kvalitet och möjligheterna att tillmötesgå enskilda fastighetsägares önskemål påverkas negativt om arbetena påskyndas än mer än vad som redan görs i dag. Swedavia ser därför ingen annan möjlighet än att ansöka om en villkorsändring vad gäller tidsgränsen för när bullerisoleringsåtgärderna ska vara utförda.

Swedavia beräknar i dag att samtliga bullerisoleringsåtgärder (med undantag för eventuella ärenden som hänskjuts till tillsynsmyndigheten på grund av tvist) ska kunna vara färdigställda runt årsskiftet 2013/2014. För att ta höjd för ytterligare tillkommande byggnader, dåliga väderförhållanden, krav från fastighetsägarna om lämplig tidpunkt när arbetena ska utföras m.m. menar dock Swedavia att tidsgränsen bör skjutas upp till den 1 juli 2014.

3 FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR VILLKORSÄNDRING

Swedavia anser att tidsgränsen i det nuvarande villkoret har bestämts utifrån en felaktig uppfattning avseende omfattningen av bullerisoleringsåtgärderna.

För det fall mark- och miljödomstolen anser att en förskjutning av tidsgränsen är att betrakta som en mildring av villkoret, menar Swedavia att yrkandet ändå kan bifallas med hänvisning till vad som anförs nedan.

Enligt 24 kap. 8 § miljöbalken kan ett villkor mildras endast om det är uppenbart att villkoret inte längre behövs eller är strängare än nödvändigt eller om ändringen påkallas av omständigheter som inte förutsågs när tillståndet meddelades.

Enligt Swedavias mening är rekvisiten för en mildring av villkoret i vart fall uppfyllda vad gäller att detta är strängare än nödvändigt och att ändringen är påkallad av omständigheter som inte förutsågs när villkoret meddelades.

Syftet med att uppställa en tidsgräns torde vara att bullerisoleringsåtgärderna verkligen ska bli av och att arbetena inte ska dra ut på tiden. Bullerisoleringsåtgärderna pågår för fullt och Swedavia har hela tiden arbetat målmedvetet för att klara villkorets tidsgräns, se ovan under avsnitt 2. På grund av att omfattningen av bullerisoleringsåtgärderna kraftigt har ökat finns emellertid ingen rimlig möjlighet att klara tidsgränsen, vilket måste anses innebära att villkoret är strängare än

nödvändigt. Det finns inte heller någon miljönytta med att påskynda arbetena mer än vad som redan görs, tvärtom kan detta leda till att isoleringsåtgärdernas kvalitet påverkas negativt och att möjligheterna att tillgodose enskilda fastighetsägares önskemål försämras.

Vid tiden för Miljööverdomstolens dom uppskattades antalet fastigheter som behövde bullerisoleringsåtgärder till 168 villor. På grund av ett antal omständigheter som har redogjorts för ovan under avsnitt 2, dvs. att (i) den speciella bebyggelsestrukturen runt Bromma Stockholm Airport inte beaktades i tillräcklig omfattning i den prognos som togs fram i samband med domstolsprövningen, att (ii) det nya kvalitetssäkringsdokumentet har påverkat bullerkurvornas utbredning och antalet byggnader inom respektive bullerkurva, samt att (iii) ett annat ljudspektrum än vad som vanligen används har använts vid Bromma Stockholm Airport för att bättre spegla förhållandena vid flygplatsen, har bullerskyddsåtgärdernas omfattning ökat kraftigt samt antalet byggnader som ska bullerisoleras till dags datum växt till 467 villor och 40 flerbostadshus. I vart fall punkterna (ii) och (iii) ovan måste anses utgöra omständigheter som inte rimligen kunde ha förutsetts när villkoret meddelades.

Sammanfattningsvis föreligger således skäl att bifalla Swedavias talan. Swedavia vill slutligen poängtera att Swedavia naturligtvis kommer att fortsätta med bullerisoleringsåtgärderna i samma takt som tidigare oaktat denna ansökan om villkorsändring.

4

ÖVRIGT

Swedavia hemställer om skyndsam handläggning av ärendet, eftersom villkorets tidsgräns löper ut redan den 6 april 2013.

Med beaktande av ovan nämnd tidsgräns hemställer Swedavia vidare om verkställighetsförordnande, dvs. att den yrkade nya lydelsen av villkoret ska börja gälla utan hinder av att mark- och miljödomstolens dom inte har vunnit laga kraft.

Stockholm den 31 augusti 2012

Swedavia AB, genom



Tomas Fjordevik
(enligt fullmakt)



2012-09-14

Närboende till Bromma flygplats

NACKA TINGSRÄTT	
Enhet 3	
INKOM:	2012-09-26
MÅLNR:	M 4800-12
AKTBIL:	3

Information om status för bullerisoleringsarbetet i anslutning till Bromma Stockholm Airport

Sedan drygt ett år tillbaka arbetar Swedavia med att inventera och bedöma åtgärdsbehoven på byggnader i flygplatsens närhet inom bullerkurvan för maximal ljudnivå 80 dB(A). Under arbetets gång har omfattningen av arbetet ökat avsevärt av flera orsaker och antalet fastigheter som ska inventeras och bedömas för eventuella bullerisoleringsåtgärder uppgår nu till över 1 300. Inventeringen pågår kontinuerligt och till dags datum har omkring 850 byggnader inventerats och bedömning av eventuellt åtgärdsbehov pågår parallellt.

En av orsakerna till att omfattningen har ökat är att Naturvårdsverket, Försvarsmakten och Transportstyrelsen, som är de myndigheter som bestämmer hur bullerberäkningar ska utföras i Sverige, har kommit med nya direktiv vilket fått till följd att bullerkurvan har förändrats och fler fastigheter omfattas. Dessutom har ny information framkommit angående ljudets sammansättning (fördelning lågfrekvent/högfrekvent) vilket gör att de åtgärder som behöver vidtas i flera fall kommer att bli mer omfattande än tidigare beräknat.

Ytterligare resurser har löpande tillsatts i arbetet för att kunna bli klara med åtgärderna innan den 6 april 2013, enligt miljövillkoret. Trots detta bedömer Swedavia, på grund av ovanstående orsaker samt osäkerhet kring möjligheten till genomförande av åtgärder vintertid, att det inte längre finns någon möjlighet att klara tidsplanen. Med anledning av detta har Swedavia skickat in en ansökan om villkorsändring till mark- och miljödomstolen vid Nacka tingsrätt för att få förlängd tid för åtgärderna fram till den 1 juli 2014.

Vi vill med detta brev informera er om att flygplatsen skickade in denna ansökan den 31 augusti 2012. Arbetet med bullerisoleringsåtgärderna kommer emellertid att fortgå i samma takt som tidigare.

Mer information om bullerisoleringsarbetet finns på:

<http://www.swedavia.se/bromma/om-bromma-stockholm-airport/for-grannar/buller/bullerisolering/>

Med vänlig hälsning

Maria Tynander
Projektledare Bromma Bullerisolering

