

Handläggare
Jörgen Bengtsson
Telefon: 08-508 28 934

Till
Miljö- och hälsoskyddsämnden
2014-10-21 p. 15

Redovisning av bullerisoleringsvillkoret för Bromma flygplats

Förvaltningens förslag till beslut

Godta förvaltningens redovisning och lägga den till handlingarna.

Gunnar Söderholm
Förvaltningschef

Gustaf Landahl
Avdelningschef

Sammanfattning

I mark- och miljööverdomstolens tillstånd för Bromma flygplats finns ett villkor som anger förutsättningarna för bullerisolering av utsatta byggnader. Villkoret handlar dels om att isolera de byggnader som är berörda av tillräckligt höga ljudnivåer, ett arbete som enligt villkoret skulle vara avslutat 2014-06-30, dels om att årligen följa upp och vid behov åtgärda byggnader som i framtiden får högre ljudnivåer.

Swedavia har nu redovisat hur de arbetat med den första delen av villkoret. Förvaltningen har inga invändningar mot det arbetet.

Bakgrund

Swedavia, som driver Bromma flygplats, har fått ett villkor om att bullerisolera bostäder med mera i flygplatsens närhet som utsätts för höga ljudnivåer. Villkoret beslutades i mark- och miljööverdomstolen 2010-02-05. Det överklagades av Naturvårdsverket till Högsta domstolen som 2011-04-06 beslöt att inte pröva ärendet, varvid de villkor som mark- och miljööverdomstolen meddelat vann laga kraft

Villkoret lyder:

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 dygnsekvivalent 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 Försvarsmakten, 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 trafiken ökar.

Vid tvist mellan Luftfartsverket och fastighetsägaren om behov av åtgärder eller deras utformning ska frågan hänskjutas till tillsynsmyndigheten för beslut om vilka åtgärder som ska utföras. Åtgärderna ska i sådana fall vara vidtagna inom ett år efter lagakraftägande avgörande, om inte tillsynsmyndigheten bestämmer annat.

Villkoret ändrades 2013-03-26 av mark- och miljödomstolen efter begäran från Swedavia. Datum för när åtgärderna senast skulle vara slutförda flyttades till 2014-06-30. Miljö- och hälsoskyddsnämnden tillstyrkte den förändringen i § 20 2012-11-20.

Swedavia har skrivit en rapport om arbetet med bullerisoleringen, bifogas, och önskat en reaktion från tillsynsmyndigheten på rapporten. Förvaltningen väljer att redovisa ärendet för miljö- och hälsoskyddsnämnden.

Förvaltningens synpunkter

Arbetsätt

Omfattningen av bullerisoleringen blev betydligt större än vad Swedavia först beräknade. De tidiga prognoserna angav en uppskattad kostnad på cirka 19 miljoner kronor. I den rapport Swedavia nu har lämnat beräknas kostnaderna uppgå till mellan 205 och 220 miljoner kronor.

I rapporten beskrivs det arbetsätt som har använts.

Det område som utsätts för maximala ljudnivåer över 80 dBA har definierats. Det har gjorts genom beräkningar för vart och ett av de år som arbetet pågått och syftet med det har varit att identifiera de byggnader som skulle kunna komma i fråga för isoleringsåtgärder. Samtidigt har den dygnsekvivalenta ljudnivån inom den ovan beskrivna bullerkurvan beräknats i steg om en dB. Det har gjorts för att definiera ljudnivån utomhus vid respektive byggnad.

De aktuella byggnaderna har besökts och deras ljudisolerande förmåga har beräknats. Därefter har förslag till åtgärder som gör att inomhusnivån inte överstiger 30 dBA L_{eq} 24h tagits fram. Avtal har skrivits med fastighetsägaren och åtgärderna har genomförts. De har därefter besiktigats.

Beskrivningen ovan avser merparten av de berörda byggnaderna. I vissa fall har dock inte Swedavia och fastighetsägaren kommit överens. Som framgår av villkoret ska sådana tvister hänskjutas till tillsynsmyndigheten för beslut om vilka åtgärder som ska vidtas. Förvaltningen tar därför upp 14 st sådana ärenden till miljö- och hälsoskyddsnämnden för avgörande vid samma sammanträde som detta ärende behandlas. Även vid senare sammanträden kommer liknande ärenden att tas upp. Det rör sig om ärenden där kommunikeringen inte är avslutad. Förvaltningen har också blivit kontaktad av fastighetsägare som sagt att de avser att starta en tvist inom kort. Likaså kan tvister uppkomma i den årliga uppföljning som ska göras. När miljö- och hälsoskyddsnämnden fattar beslut i ett ärende om en tvist mellan Swedavia och fastighetsägaren kan nämndens beslut överklagas till länsstyrelsen. Den som kan överklaga är den som beslutet går emot, Swedavia, fastighetsägaren eller båda.

Varje ärende behandlas för sig i separat tjänsteutlåtande och kräver avgörande med hänsyn till omständigheterna i det enskilda fallet.

De berörda fastighetsägarnas rätt till bullerisolerande åtgärder regleras uteslutande av av mark- och miljööverdomstolens meddelade tillstånd. Tillstånd gäller enligt 24 kap 1 § miljöbalken mot alla såvitt avser frågor som prövats i domen. Det finns således inte någon annan grund för Miljö- och hälsoskyddsnämnden att kräva åtgärder av Swedavia för den verksamhet som regleras genom miljötillståndet.

Förvaltningens hantering

Under arbetet med bullerisoleringen, liksom under övrig tillsyn av Bromma flygplats, har förvaltningen haft en tät och regelbunden kontakt med Swedavia. Det har förekommit ett antal möten enbart för att stämma av bullerisoleringsarbetet förutom att frågan diskuterats löpande på olika sätt. De frågetecken som har dykt upp har kunnat redas ut och förvaltningen har inga invändningar mot det sätt Swedavia har bedrivit arbetet. Dock finns, som nämnts ovan, ett antal tvister mellan Swedavia och respektive fastighetsägare där parterna har olika syn.

Som också framgår av villkoret ska Swedavia årligen hantera byggnader som kan ha blivit berörda av bullergränserna utan att ha varit det tidigare. Om flygtrafiken ökar eller om bullret ökar av någon annan anledning kan fler byggnader komma att omfattas av villkoret. En liknande översyn behöver också göras för byggnader som tidigare fått åtgärder eller bedömts inte behöva det, om ljudnivån vid de byggnaderna ökar. Denna årliga översyn behöver fortsätta så länge flygplatsen finns kvar, om inte villkoret av någon anledning ändras. Isoleringsåtgärderna ska vara vidtagna inom ett år från det att respektive byggnad blivit berörd.

Swedavia har angett att de tolkar villkoret på följande sätt: Efter varje år görs beräkningar av flygbullret som ett led i Swedavias egenkontroll och för att kontrollera hur såväl bullerisoleringsvillkoret som andra villkor uppfylls. Efter nyår påbörjas slutsammanställningen av den trafik som varit under året och beräkningarna ska vara klara senast till månadskiftet mars-april då miljörapporten ska lämnas in. När beräkningarna är klara vet de vilka byggnader som eventuellt tillkommit för bullerisolering under året. Därmed ska åtgärderna vara vidtagna senast ett år därefter. Förvaltningen ser ingen anledning att motsätta sig den tolkningen.

Något som väckt en del förvåning hos flera fastighetsägare är det faktum att åtgärdsbehoven baseras på beräkningar och inte på mätningar. När det gäller att bestämma utomhusnivån är villkoret mycket tydligt, den ska bestämmas genom beräkningar och domstolen anger också vilken beräkningsmetod som ska användas. När det gäller att bestämma inomhusnivån har Swedavia valt att arbeta enligt svensk standard och har anlitat konsulter verksamma på marknaden. Att verksamhetsutövare anlitar konsulter på det sättet är praxis och i linje med miljöbalkens allmänna hänsynsregler. Förvaltningen ser ingen anledning att ifrågasätta arbetsmetoden. Alternativet att försöka mäta inomhusnivån hade varit oerhört tidskrävande, i praktiken omöjligt.

Slut.

Bilaga:

Slutredovisning av bullerisoleringsvillkor Bromma Stockholm Airport för bullernivåer baserat på 2012 års flygtrafik. Swedavia 2014-07-03.