

Flygbuller i Sollentuna

En juridisk tolkning



Aktiviteter 2004

- Domstolsförhandlingar: LFV prøvotidsansökan – avslag!
- Skrivelse till LST med begäran om föreläggande om att LFV måste mäta buller – avslag, överklagan inlämnad 2005.
- Polisanmälan av LFV för brist på egenkontroll och försvårande av miljökontroll.
- Remiss till näringsdepartementets utredning om klarare definitioner av bullerriktvärden.
- Förslag till omprövningsunderlag för villkor 6 inlämnat till Sollentuna kommun Miljöhälsoskyddsnämnden.
- Presentation för Sollentuna-politiker av vår tolkning av rättsläget.
- Faktastöd till (M)-politiker som ställt två riksdagsfrågor till miljöminister Lena Sommestad, näringsminister Ulrika Messing
- Diskussioner med Näringsdepartementet, Boverket, Naturvårdsverket, LST, forskare etc

Vanliga missuppfattningar

- "Domstolen har sagt att LFV har rätt att flyga över Sollentuna och Väsby"

Fel: den dom som föll 2003 gäller i sak inte denna fråga. Domen gäller endast om ett enskilt, befintligt villkor (av flera) i tillståndet kan ge rätt att förbjuda överflygning.

- "Om man bor nära en flygplats så får man räkna med buller"

Fel: enligt miljöbalken måste miljöstörningen hos flygplats-verksamhet prövas och ges tillstånd. Aktuell omfattning av buller och överflygningar har aldrig prövats i domstol men Länsstyrelsen har inlämnat begäran till miljödomstol om omprövning av villkor.

LFV:s ståndpunkt

- ”Maxbuller har juridisk innebörd endast för LFV:s skyldighet att utföra buller-isolering men påverkar inte LFV's möjligheter att överflyga områden i närheten av flygplatsen.”

Kommentar: Det är korrekt enligt skrivelser i gällande tillstånd, men inte enligt gällande syfte med vare sig tillståndet som helhet eller Miljöbalken. Därför har Länsstyrelsen begärt omprövning av tillståndet för Arlanda flygplats. Man kan säga att dagens tillstånd inte har beaktat den aktuella situationen, att tillståndets förutsättningar inte stämmer med verkligheten.

2005 – Faktiska bullernivåer

- LFV mäter inte maxbuller. Istället använder man sig av beräknade genomsnittsvärden som ger *ett* lägre maxvärde. Verkligt bullervärde varierar däremot med väder, vind, gaspådrag, vingklaff, flyghöjd etc
- LFV erkänner att skillnader finns mellan verkligt uppmätta värden och beräknade värden men menar att det är opraktiskt och opålitligt att mäta verkliga värden.
- Europaparlamentet och rådet har antagit ett *direktiv*, 2002/49/EG, om bedömning och hantering av *omgivningsbuller*. Direktivet ställer krav på kartläggning av buller, information om buller och handlingsplaner för att förhindra och minska omgivningsbuller.

2005 – Faktiska bullernivåer

- Miljööverdomstolen sade i mål mot SL angående buller från Roslagsbanan att bedömning om störning ska göras "mot bakgrund av de faktiska förhållandena vid de fastigheter som utsätts för bullerstörningen". Samt att "ett schabloniserat förfarande får användas endast då detta är exakt nog för att ge samma resultat som verkliga mätningar eller då det har tillräcklig marginal för att försäkra att verkliga störningar kan kartläggas."
- Vi har inte lyckats få LST att agera i frågan och har därför tagit frågan om att mäta vårt verkliga buller till miljödomstol.
- Nybyggnation kan stoppas om gällande riktvärden överskrids. Innebär risk för byggstopp i centrala Väsby och norra Sollentuna så snart bullernivåer fastslås.

2005 – övriga förväntade frågor

- Domstolsförhandlingar: omprövning av villkor 6
- Samarbete med Väsbyföreningen om grupptalan mot LFV.
- Upplysningsarbete gentemot LST.
- Bevakning av näringsdepartementets miljömålsproposition.