



Medlemsbrev 2013

Tycker du också att flygbullret har blivit värre?

Upplevelsen av buller är subjektiv och varierar från människa till människa. Men även faktorer som väderlek och om marken är snöklädd eller om träden har löv spelar in. Dessutom är platsen man befinner sig på viktig – om bullret reflekteras eller koncentreras på grund av platsens topografi.

Bortsett från dessa faktorer upplever nog de flesta som lever eller arbetar under brommaflygets bullermatta att bullret blir värre och värre. Enligt Stockholms stads Miljöbarometer så är flygbullret en bullerkälla som ökat från 2004 till 2010 och stör hela 15 procent av invånarna.

Det finns bullerbegränsningar inskrivna i både avtalet från 2008 mellan staden och Luftfartsverket, numera Swedavia, och miljödomen från Miljööverdomstolen från 2010.

Avtalet (Stockholms stad – Luftfartsverket 3 mars 2008)

Flygbullernivån (FBN) är en sk ekvivalentnivå dvs en teoretisk medelljudnivå beräknad på antalet starter och landningar, varaktighet och flygplanstyper. Bullernivån viktas högre om bullret förekommer på kväll och natt. I avtalet från 2008 finns en beräknad gränslinje för flygbullernivåutbredning FBN 55 dB(A) utritad på en karta över Brommas omgivning (se vår hemsida – avsnitt Buller). I avtalet står skrivet att Luftfartsverket/Swedavia skall ”sträva efter” att FBN 55 dB(A) och maxbullernivån på 80 dB inte skall öka inom denna gränslinje. I praktiken kan alltså staden inte göra så mycket om så skulle bli fallet.

Byggnormerna hindrar byggandet av bostäder som utsätts för högre buller än FBN 55dB(A). Det är därför stadshusalliansen beställt en ändring så att man kan bygga nära Bromma flygplats.

I avtalet mellan staden och Luftfartsverket /Swedavia regleras också hur högt buller de flygplan som trafikerar flygplatsen får avge. Enheten är EPN dB och förkortningen står för Effective Perceived Noise. Det görs en specifik bullermätning/certifiering för varje flygplanstyp vid tillverkningen. Tre mätpositioner används längs landningsbanan och medelvärdet blir EPN dB-värdet. I avtalet sätts gränsen vid 86 EPN dB men man gör samtidigt ett undantag för upp till 20 000 flygrörelser per år med flygplan som har ett certifieringsvärde upp till 89 EPN dB. Det undantaget är en direkt anpassning till Malmö Aviation, vars flygplan har ett certifieringsvärde som ligger just under 89 EPN dB. Även i detta fall är skrivningen i avtalet tandlös: ”Parterna skall i samverkan särskilt utvärdera utvecklingen av uppmätt bullerenergi från verksamheten.”

Vänd

Miljödomen (Miljööverdomstolen, dom 2010-03-05, mål nr M1441-09)

I villkoren i miljödomen från Miljööverdomstolen från 2010 görs en bullerbegränsning med något som benämns Total FlygBullerNivå, TFBN. Detta mått inkluderar all relevant ljudenergi, t ex varmkörning m m, som avges till en yta om 28 × 6 km vid rak in-/utflygning, beräknat efter bl a flygplanstyper, flygrörelser och om de sker dag, kväll eller natt. För Bromma anges ett gränsvärde på TFBN 134,2 dB(A). Om detta gränsvärde överskrids är det ett miljöbrott.

Gemensamt för alla dessa bullernormer är att de skall övervakas av stadens Miljöförvaltning. Saken är dock den att staden inte alls övervakar att bullerbegränsningarna efterlevs. Det har man överlåtit till Luftfartsverket /Swedavia – alltså till miljöförstöraren själv!

Till Miljöförvaltningens försvar skall dock sägas att man inte fått resurser och kompetens att kontrollera bullret vilket ju som synes är tekniskt komplicerat. Men om den politiska viljan fanns skulle det vara fullt möjligt.

Politiska möjligheter valåret 2014

Socialdemokraterna i Stockholm, Miljöpartiet, Vänsterpartiet och Centerpartiet har ”alltid” velat lägga ned brommaflyget och de verkar hålla fast vid sina gamla målsättningar. En ny politisk majoritet i Riksdagen och i Stadshuset skulle kunna förändra spelplanen för Brommaflyget.

Swedavia är ett helstatligt bolag. Och en framtida regering som är ärligt engagerad för miljö och klimat kan när som helst besluta att Swedavia skall säga upp avtalet.

En ny stadshusmajoritet skulle kunna ta upp förhandlingar om ett nytt Brommaavtal för att skärpa miljögränserna och inte minst se till att kontrollera att de som finns efterlevs.

Vi kämpar på!

Vi i Aktionsgruppen fortsätter oförtrutet att påminna media och politiker om att det finns en levande brommakritisk opinion som inte gett upp. Vår hemsida är aktuell och välbesökt och människor från media, politik och från utbildningsvärlden hämtar information via vår aktionsgrupp.

Hjälp till!

Styrelsen väddar (som vanligt) om hjälp från hugade medlemmar. Du är välkommen att pröva på att delta i styrelsen – kontakta någon av oss i styrelsen. Men allt påverkansarbete för bättre livsmiljö kring Bromma flygplats i sociala medier, press, radio och TV och mot politiker, Swedavia och Miljöförvaltningen är välkommet.

E-post

Och du som fortfarande får detta medlemsbrev som pappersbrev med posten, om du har e-postadress så var snäll och meddela den till vår kassör Birgit Lidman. Skriv till birgit.lidman@telia.com. E-post spar mycket jobb med kopiering och kuvertering och dessutom slipper vi portot.

Styrelsen