

Motion till riksdagen 2021/22:2223

av Jan R Andersson (M)

Föråldrad bullerlagstiftning begränsar idrottsföreningars verksamheter

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om en moderniserad lagstiftning avseende både metod och riktvärden för bullermätning som inte starkt begränsar idrottsföreningars verksamheter kopplat till motorbanor och andra idrottsanläggningar, och detta tillkännager riksdagen för regeringen.

Motivering

Naturvårdsverkets allmänna råd kring buller är idag ett hinder för delar av idrottsrörelsen att utvecklas. De allmänna råden är gamla och behöver uppdateras efter dagens förutsättningar, inte minst i en tid där stillasittandet ökar. Den svenska idrottsrörelsen har idag över tre miljoner medlemmar och är en mycket viktig del i den svenska folkrörelsen. Föreningsidrotten ger gemenskap, glädje, träning och motion för barn, ungdomar och motionärer. Idrotten bidrar till ett hälsosammare och starkare Sverige.

Under de senaste åren har flertalet domstolsprövningar lett till inskränkningar av möjligheten till idrottsutövande kopplade till bullerproblematik. I vissa fall, framför allt inom motorsporten, har föreningar till och med tvingats lägga ner sin verksamhet på grund av tolkning av befintliga allmänna råd (NFS 2004:16).

Men även tennisverksamheter och fotbollsanläggningar har tvingats till kraftiga begränsningar av verksamheter när intilliggande grannar haft synpunkter på bullernivåerna. Naturvårdsverket har tagit fram uppdaterade riktlinjer för idrotter som till exempel fotboll. Men än så länge har inga ansatser gjorts för att se över reglerna för ljud från motorbanor. Idag kan nya grannar flytta in nära en motorbana och direkt börja klaga och processa mot en idrottsklubb som funnits där i 70 år. Det är inte rimligt då det skapar oförutsebara konsekvenser för idrottsföreningar och andra aktörer.

När det gäller exempelvis skjutbanor skiljer sig föreskrifterna i Naturvårdsverkets vägledning. Det kan vara upp till hela tio decibel lägre bullerkrav för skjutbanor byggda

före 1982. Motorsporten bör självfallet ha något liknande förutsättningar för att kunna framtidssäkra våra klassiska anläggningar.

Då de nuvarande riktlinjerna för motorsport skrevs 1975 ansågs motorsporten inte vara samhällsnyttig – idag är kunskapsläget ett helt annat, inte minst utifrån ett miljövetenskapligt perspektiv. Men under 40 års tid har det inte funnit någon ansats från Naturvårdsverket att ändra de gällande riktvärdena för motorsportbanor. Inte heller har mätmetoderna under denna tid uppdaterats. I de flesta länder används inte bullermåttet maximal ljudnivå (LAF max) då metoden är svår att genomföra på ett korrekt sätt och inte heller beskriver upplevd störning på bästa sätt. Sveriges motorbanor har de tuffaste myndighetskraven i EU och Norden gällande ljud/buller och det är betydligare tuffare krav för motorbanor än vad det är för exempelvis industrier samt väg- och flygtrafik.

I de nordiska grannländerna Norge, Danmark och Finland har man däremot i huvudsak frångått maximal ljudnivå som enskilt bullermått för motorsport och valt att grunda sina riktvärden på ekvivalenta ljudnivåer – ett mått som även väger in verksamhetens varaktighet i tiden. De senaste allmänna råden är 17 år gamla (2004) men alla studier och utredningar som ligger som grund är alltså 45 år gamla. De befintliga reglerna är obsoleta och inte anpassade efter dagens verklighet. Ett skäl är att då de första föreskrifterna skrevs på 1970-talet ansågs motorsporten vara samhällsfarlig. Då fanns inte dagens kunskap om verksamheterna.

Motorsporten i Sverige är en stor folkrörelse. Svenska Motorsportförbundet (Svemo) samt Svenska Bilspportförbundet (SBF) har under många år varit med och tagit ansvar för miljön och kommande generationer genom ett aktivt och ständigt förbättrat miljöarbete som ska leda motorsporten mot en långsiktigt hållbar utveckling.

Med 300 000 medlemmar är Svemo och SBF är en viktig del i en viktig folkrörelse. Motorsporten ger, som all annan idrott, gemenskap, glädje, träning och motion för barn, ungdomar och motionärer och bidrar således till ett hälsosammare och starkare Sverige.

Bland annat håller Svemo och Svensk Bilspport löpande miljö- och ljudmätningutbildningar bland deras föreningar. Motorsporten bidrar också med många samhällsnyttiga hållbarhetsaspekter som teknikutveckling, besöksnäring vid tävling och träning, arbetstillfällen, lokala evenemang och ökat teknikintresse.

Miljövetenskapen slår allt tydligare fast att infrastrukturbiotoper, som ännu aktiva motorbanor, är utomordentligt viktiga som biobankar för biologisk mångfald och bör bevaras. Undersökningar i Sverige, Tjeckien, Tyskland och Nederländerna har alla visat att brukade motorbanor av olika typer (ban- och bilracing, enduro, motocross m.m.) är – och kan förbli – mycket värdefulla miljöer för bevarande av biologisk mångfald, exempelvis pollinerande insekter. Samtliga studier visar att rödlistade och hotade arter förekommer i signifikant större antal på motorbanor än i omgivande landskap. Naturvård som sköts av motorsportare på ännu aktiva banor är dessutom mycket bättre samhällsekonomi än att exempelvis kommuner tvingas betala för att, bland annat, hindra igenväxning i dessa områden.

Naturvårdsverket, Naturskyddsföreningen och flera länsstyrelser har också rapporterat motorbanors potential för ökad biologisk mångfald. Exempelvis har sex projekt på motorbanor beviljats naturvårdsbidrag via länsstyrelser och kommuner. En tjeckisk publicerad vetenskaplig artikel slår fast ännu aktiva motorbanors potential som naturvårdare. En färsk studie i Stockholm slår fast att då Järva MK 2017 fick lämna Barkarby Motorstadion, bland annat enligt kommunen av just bullerskäl, minskade artrikedomen betydligt då området snabbt växte igen, och det arbetas nu för att öppna föreningens verksamhet igen. I samarbete med FIM (det internationella motorcykel-

förbundet) deltar och bidrar Svemo och SBF i en vetenskaplig studie som sammanfattar tidigare undersökningar som alla visar att motorbanor bidrar till bevarande av biologisk mångfald. Denna studie kommer att publiceras 2021. Det pågår således ett paradigmskifte i synen på motorbanors miljönytta.

Eftersom riktvärden för maximalnivå mellan motorsport och vägtrafik skiljer så mycket som 10–15 dBA innebär det att förare med gatregistrerade fordon kan åka till banan, men väldigt ofta blir det problem att få åka på banan med dagens krav.

Sammanfattningsvis innebär dagens riktlinjer för buller att många idrottsanläggningar hotas av nedläggning eller kraftiga inskränkningar i verksamheterna om inte metoderna för bullermätning moderniseras och harmoniseras till annan bullerskapande verksamhet. Det är dags att modernisera riktlinjerna för ljud i anslutning till motorbanor så att de inte försvårar eller omöjliggör för föreningslivet att bedriva och utveckla verksamheten och förbättra den biologiska mångfalden, samt erbjuda ännu fler barn och unga möjlighet att ta del av en fysiskt aktiv fritid och den gemenskap som föreningslivet innebär.

I en utredning om buller kopplat till buller från idrottsanläggningar finns det flera frågor att beakta. En av dem är om maxnivå i dBA är den bästa mätmetoden, eller skall ekvivalenta ljudnivåer eller en kombination av desamma användas, såsom sker i våra grannländer? Ett starkt argument för att använda ekvivalenta ljudnivåer är att detta går att, med tillgänglig mätteknik, övervaka och följa upp i egenkontrollen och tillika för kommunens tillsyn. Den så kallade maxmetoden som tillämpas idag är i princip omöjlig att bevaka på ett vetenskapligt riktigt sätt och skapar därmed en stor osäkerhet och tillika en rättsosäkerhet för Sveriges motorföreningar. Idag tvingas föreningar – tillsammans med ledande akustiker – konstruera teknik för övervakning av maxnivåer på enskilda fordon vid varje tillfälle. Det tar stora resurser från idrottsrörelsen som hade kunnat användas betydligt bättre.

Jan R Andersson (M)