

Enskild motion

Motion till riksdagen: 2014/15:1207

av Andreas Norlén m.fl. (M)

Flygbullerproblemet

---

### **Förslag till riksdagsbeslut**

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om vikten av att i förordning reglera gränsvärden för flygbuller på ett sätt som i allt väsentligt överensstämmer med det remitterade förordningsförslaget.

### **Motivering**

Linköping är Sveriges första och största flygindustristad. Linköping är också en expansiv del av Östergötland. Det är dags att nu ta det sista steget för att ändra de orimliga, statliga bullernormer för flygverksamhet som har skapat en helt onödig konflikt mellan flyget och staden. Detta framstår som särskilt angeläget nu när Ostlänken ska byggas och en ny generation JAS 39 Gripen ska utvecklas. Det här är två beslut som betyder mycket för Linköping och för hela Östergötland, men för att de ska kunna användas maximalt för att utveckla regionen måste flygbullerfrågan få en snar och positiv lösning.

Bakgrunden är att regeringen i 1996/97 års infrastrukturproposition (prop. 1996/97:53) angav riktvärden för acceptabelt buller från väg-, järnvägs- och flygtrafik i områden med bostadsbebyggelse. Dessa riktvärden är inte rättsligt bindande, men har i rättstillämpningen och i de statliga myndigheternas arbete kommit att få en mycket stark ställning vid prövning av var nya bostäder i potentiellt bullerstörda områden ska få uppföras. Riktvärdena säger att genomsnittligt utomhusbuller vid bostäder inte bör överstiga 55 dB(A) (i fortsättningen benämnt decibel), medan det inte bör förekomma enstaka ”bullertoppar” utomhus vid bostäder på mer än 70 decibel.

Det har länge rått stor oklarhet om hur riktvärdena i propositionen ska tillämpas mot bakgrund av bestämmelserna i miljöbalken och plan- och bygglagen. Boverket och Naturvårdsverket har tagit fram allmänna råd för hur propositionens riktvärden bör tillämpas kring flygplatser. Naturvårdsverkets allmänna råd från 2008 används vid miljöprövning av flygplatser (miljöbalken tillämpas), medan Boverkets allmänna råd från 2010 används vid planering och bygglovsprövning av nya bostäder (plan- och bygglagen tillämpas). De båda myndigheterna är dock inte överens och respektive allmänna råd ger därför olika besked om vilka bullernivåer som är godtagbara.

När ett Gripenplan startar, överstiger bullret 70 decibel inom ett stort område runt flygplanet och eftersom planet rör sig fort, sprids bullret över en stor yta. Det innebär att kortvariga ”bullertoppar” på mer än 70 decibel förekommer över stora delar av Linköpings stadskärna och kringliggande landsbygd. I flera fall på senare år har domstolar upphävt bygglov för bostäder i dessa områden (Tannefors, Bankekind m fl), med hänvisning till att riktvärdena för maximalt buller överskrids på de aktuella platserna. Byggloven har beviljats av Linköpings kommun och överklagats av Saab AB, eftersom Saab inte vill riskera att efter framtida miljötillståndsprövningar behöva begränsa sin verksamhet med hänvisning till flygbuller som överstiger riktvärdena kring nyuppförda bostäder.

Den grundläggande kritiken mot tillämpningen av riktvärdena för ”bullertoppar” är att de angriper ett ”problem” som man kan ifrågasätta om det finns. Det som har störst betydelse för kvaliteten i boendet är nivån på den totala mängd buller man utsätts för, vilket bäst anges som ett genomsnittsmått. Att några få gånger per dag under några korta ögonblick bli överröstad av ett startande Gripenplan är inget stort problem. Det är en naturlig del av livet i en flygstad som Linköping. Enligt Boverkets studie, som gjordes inom ramen för dess bullerutredning 2008, finns det ingen forskning som stödjer att ett fåtal överskridanden av den maximala ljudnivån 70 dBA skulle vara skadligt för människors hälsa. Om man klipper gräset med en motorgräsklippare utsätts man för mer buller än om ett Gripenplan flyger förbi.

Ett särskilt problem i sammanhanget är att riktvärdena i regeringens proposition från 1996 inte har infogats i någon lag eller förordning, utan enbart omnämns i propositionen och sedan har utgjort utgångspunkt för statliga myndigheters allmänna råd. Dessa allmänna råd är inte heller rättsligt bindande. Anledningen till att regeringen valde denna teknik torde vara just för att man ville ge utrymme för flexibilitet och anpassning av bullerbedömningarna till omständigheterna i varje enskilt fall. Så har riktvärdena

dock inte kommit att tillämpas, utan de har i rättspraxis och hos de statliga myndigheterna i hög grad använts som om de slagits fast i bindande lagstiftning.

Alliansregeringen gjorde en mycket viktig insats när den genom prop. 2013/14:128, Samordnad prövning av buller enligt miljöbalken och plan- och bygglagen, föreslog lagändringar i både miljöbalken och plan- och bygglagen med syfte att förbättra samordningen av dessa båda lagar för att underlätta planering och byggande av bostäder i bullerutsatta miljöer. Riksdagen biföll förslagen före midsommar och de träder i kraft den 2 januari 2015. En central bestämmelse i den nya lagstiftningen är att vid tillsyn enligt miljöbalken av omgivningsbuller vid en bostadsbyggnad får tillsynsmyndigheten som huvudregel inte besluta om förelägganden eller förbud om det i en planbeskrivning till en detaljplan eller i ett bygglov har angetts beräknade bullervärden och omgivningsbullret inte överskrider dessa värden. Därigenom blir utgångspunkten att en prövning enligt miljöbalken normalt inte ska göras med utgångspunkt från andra (strängare) gränsvärden än de gränsvärden som angivits i aktuell detaljplans planbeskrivning eller aktuellt bygglov.

För att ta ytterligare ett steg mot ökad förutsebarhet och rättssäkerhet var regeringens ambition att i förordning slå fast vilka riktvärden som bör gälla vid prövningar av detaljplaner och bygglov enligt plan- och bygglagen samt vid prövning av flygplatser enligt miljöbalken. Därigenom skulle det vara slut på den normering som byggt på uttalanden i propositionen från 1996 och som därefter ristats i sten genom myndigheternas allmänna råd. I stället skulle riktvärdena regleras på ett tydligt sätt i förordning. Med den metoden skulle det stå klart vem som har ansvar för att fatta beslut om riktvärden och hur man kan fatta beslut om att ändra dem. Ett förslag till en sådan förordning skickades på remiss den 27 juni 2014 och den innehöll riktvärden för flygbuller som, vågar vi hävda, skulle lösa problemen i Linköping.

Det är nu mycket angeläget att regeringen dels fattar beslut om att utfärda en förordning med riktvärden för flygbuller, dels att regeringen fastställer gränsvärden som i allt väsentligt överensstämmer med de gränsvärden som framgår av det remitterade förslaget. Det måste bli rätt både till form och till innehåll. Då skulle den sista pusselbiten vara på plats i ett flerårigt arbete med att undanröja konflikten mellan olika myndigheters gränsvärden och den konstlade konflikten mellan flyget och bostadsbyggandet i Linköping. Gripenprojektet är av stort nationellt intresse. Att man i Linköping kan bygga tusentals nya bostäder är av stor betydelse för hela

Östgötaregionen. Nu vill vi se Saab och Linköping fortsätta att utvecklas sida vid sida på det sätt som varit så framgångsrikt i över 60 år.

*Andreas Norlén (M)*

*Finn Bengtsson (M)*

*Betty Malmberg (M)*