

Motion till riksdagen 2009/10:C384

av **Andreas Norlén (m)**

Riktvärden för flygbuller

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om riktvärden för flygbuller som inte hindrar angelägen stadsutveckling.

Motivering

Linköping är Sveriges första och största flygindustristad. Linköping är också en expansiv del av den fjärde storstadsregionen. Båda dessa förhållanden är viktiga för Linköping och för Östergötland. Det är dags att ändra de orimliga statliga bullernormer för flygverksamhet som har skapat en helt onödig konflikt mellan flyget och staden.

I september 2009 lämnade Boverket sitt förslag till nya allmänna råd om lokalisering av bostäder i områden utsatta för flygbuller på remiss till olika myndigheter m.m. Översynen av de allmänna råden kom till efter påtryckningar från bl.a. Linköpings kommun och länsstyrelsen i Östergötland, sedan det blivit uppenbart att rådande regelverk hämmar bebyggelseutvecklingen i Linköpings stad och dess omgivning på ett oacceptabelt sätt. Det är glädjande att Boverket föreslår konkreta och realistiska lösningar på detta problem, men beklagligt att Naturvårdsverket och Socialstyrelsen i sina remissvar på Boverkets förslag fortsätter att motarbeta angelägna förändringar.

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 ekvivalent ("genomsnittligt") utomhusbuller vid bostäder inte bör överstiga 55

Fel! Okänt namn på

dB(A) (i fortsättningen benämnt decibel), medan det inte bör förekomma enstaka ”bullertoppar” utomhus vid bostäder på mer än 70 decibel.

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 länsrätten upphävt bygglov för bostäder i dessa områden (Tannefors, Bankekind m.fl.), med hänvisning till att riktvärdena för maximalt buller överskreds på de aktuella platserna. Bygglöven 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. Detta innebär att möjligheterna att bygga nya bostäder i attraktiva lägen i och kring Linköping beskärs kraftigt.

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. Av både Socialstyrelsens och Naturvårdsverkets remissyttranden över Boverkets förslag framgår att några entydiga forskningsresultat, när det gäller hur människor påverkas av enstaka ”bullertoppar”, inte föreligger. Det är också värt att notera den obegripligt stora skillnaden i tillämpningen av bullerriktvärdet 70 decibel vad gäller väg och järnväg kontra flyg. För väg och järnväg accepteras hela 80 överskridanden per dag/kväll och för flyg accepteras endast tre överskridanden!

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. Den använda ”lagstiftningstekniken” gör att det inte är helt tydligt hur man ska agera som lagstiftare, om man är missnöjd med det sätt på vilket riktvärdena tillämpas.

Ett annat problem är att statens olika delar inte drar åt samma håll. Boverket har i sitt förslag till nya allmänna råd redovisat förslag som skulle undanröja huvuddelen av de problem som Linköpings kommun och Saab brottas med. Boverket föreslår att man inte längre ska tillämpa riktvärdet för ”maxbuller” från flyg och istället låta genomsnittliga bullernivåer vara avgörande, i kombination med att man begränsar antalet ”bullertoppar” som får förekomma nattetid. Mot detta protesterar Socialstyrelsen och Naturvårdsverket häftigt och kräver att riktvärdet för ”maxbuller” ska fortsätta att vara styrande.

Fel! Okänt namn på

Om Boverket står fast vid sitt förslag skulle Boverkets allmänna råd angående flygbuller stå i konflikt med Naturvårdsverkets allmänna råd om riktvärden för flygtrafikbuller. Det är en orimlig situation. Kommuner, företag och enskilda medborgare måste kunna få ett och samma svar från staten. De ska inte behöva vänta på att förvaltningsdomstolarna löser tvister om vilken statlig myndighet som har rätt. Linköpings kommun arbetar just nu med planärenden som rör över 2 000 bostäder och som direkt påverkas av hur den här frågan hanteras. Om ingen ändring kommer till stånd, riskerar det att allvarligt bromsa bebyggelseutvecklingen i Linköping.

Det vore olyckligt om regeringen i det här läget skulle välja att skicka tillbaka ärendet till sina tre myndigheter, Boverket, Socialstyrelsen och Naturvårdsverket, med uppmaningen att lösa motsättningarna. Det kommer inte att fungera. Om det skulle bli en kompromiss, innebär den med största sannolikhet att Boverket tvingas backa. Istället bör regeringen ta ställning för innehållet i Boverkets förslag. Regeringen kan exempelvis i en ny proposition till riksdagen och med stöd av Boverkets underlag lämna förslag till en revidering av de riktvärden för flygbuller som framgår av 1996/97 års proposition. Då får såväl domstolarna som de statliga myndigheterna en tydlig signal om vad som gäller, och det är vad som behövs.

Gripenprojektet är av stort nationellt intresse. Att man i Linköping kan bygga tusentals nya bostäder är av stor betydelse för hela östgötaregionen. Det är orimligt att spela ut dessa båda intressen mot varandra. Regeringen och riksdagen måste lösa det allvarliga problem som uppstått. På så sätt kan Saab och Linköping fortsätta att utvecklas sida vid sida på det sätt som varit så framgångsrikt i över 60 år.

Stockholm den 5 oktober 2009

Andreas Norlén (m)