



SVEA HOVRÄTT
Mark- och miljööverdomstolen
Rotel 0617

DOM
2013-02-28
Stockholm

Mål nr
P 4259-12

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Växjö tingsrätts, mark- och miljödomstolen, dom 2012-04-18 i mål nr P 2639-11, se bilaga A

KLAGANDE

SAAB AB
581 88 Linköping

Ombud: T U

MOTPARTER

1. G S

2. K S

3. Bygg- och miljönämnden i Linköpings kommun
581 81 Linköping

SAKEN

Förhandsbesked för två enbostadshus på fastigheten Y i Linköpings kommun

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSLUT

Mark- och miljööverdomstolen avslår överklagandet.

Dok.Id 1057906

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 2290 103 17 Stockholm	Birger Jarls Torg 16	08-561 670 00 08-561 675 50	08-561 675 59	måndag – fredag 09:00-15:00
		E-post: svea.avd6@dom.se www.svea.se		

YRKANDEN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

SAAB AB (Saab) har yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska undanröja mark- och miljödomstolens dom och upphäva nämndens beslut att meddela positivt förhandsbesked.

G S och K S har bestritt yrkandet.

Bygg- och miljönämnden i Linköpings kommun har getts tillfälle att yttra sig, men har inte hörts av i målet.

UTVECKLING AV TALAN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN**Saab**

Den verksamhet som Saab bedriver är av nationellt intresse och då framför allt med avseende på den svenska försvarsmakten. Saab är att jämföras med Försvarsmakten och Försvarets Materielverk som verksamhetsutövare. Föreskrifterna i 3 kap. 9 § miljöbalken är således – utöver 3 kap. 8 § miljöbalken – tillämpliga med avseende på verksamheten.

Saabs tillstånd omfattas av rättskraft och Saab har oinskränkt rätt att utnyttja sina tillstånd. Den avgörande frågan är hur Saab ska kunna utveckla sin verksamhet om kommunen samtidigt tillåter ytterligare bebyggelse i närheten av Saab.

Saabs verksamhet ger upphov till bullerbelastning inom aktuellt område som med avseende på maximal ljudnivå överstiger 80 dB(A), varför mark- och miljödomstolens utgångspunkt om att maximal ljudnivå om 70 dB(A) inte överskrids är felaktig.

Flygplatsen är av riksintresse för kommunikationer. Riksintresset omfattar inte bara flygplatsen, utan även flygplatsens funktion, som kan säkras endast om ett större område än själva flygplatsen fredas från bostadsbebyggelse. Även ett omgivande influensområde, nuvarande och framtida, ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan

försvåra eller förhindra en utveckling av flygplatsen och dess verksamhet. Markreservationen ska även innebära krav på hänsyn från andra verksamheter och bebyggelseutveckling så att anläggningen kan brukas på ett rationellt sätt.

I praxis har detaljplan upphävts av regeringen med hänvisning till att den skulle kunna medföra kostsamma krav för bedriven och tillståndsgiven miljöfarlig verksamhet som i det fallet bestod av ytbehandling m.m. Det bör framhållas att Saab har ett väsentligt högre rättsligt skydd än det aktuella bolaget hade för sin verksamhet. Av praxis följer också att förhandsbesked eller bygglov inte medges för uppförande av bostadsbyggnad belägen inom område som skulle utsättas för mer än 70 dB(A) vid ett fullt utnyttjande av gällande tillstånd, eftersom sådant uppförande påtagligt skulle försvåra utnyttjandet av flygplatsen.

Flygplatsens läge är givet, liksom den verksamhet som bedrivs där. Verksamheten kan bli föremål för tillståndsprövning enligt 9 kap. miljöbalken för möjliggörande av utökad flygverksamhet, större antal flygrörelser m.m. Det faktum att flygplatsen är av riksintresse, är tillståndsprövad samt var först på platsen bör medföra att flygplatsverksamheten ges prioritet.

Bullerfrågan avseende Ss fastighet var föremål för prövning redan 2008 då både länsstyrelsen och länsrätten i Östergötlands län avslog Ss begäran om positivt förhandsbesked. Den bedömning som då gjordes är riktig. Boverkets allmänna råd om flygbuller i planeringen från 2009 kan inte tas till intäkt för att flyget bör tillåtas bullra mer nu än tidigare.

G S och K S

De har aldrig uppfattat sin fastighet som bullerstörd innan Saab överklagade det preliminära bygglov de fick för drygt sex år sedan, med motiveringen att de var bullerstörda. De upplever sig fortfarande inte som bullerstörda.

De pekar på att de nya riktvärden som har antagits av Boverket, och som Linköpings kommunfullmäktige antagit som grund för sin framtida hantering av den föreliggande

konflikten mellan flygbuller och bostadsbyggande i staden, har inneburit att de äldre riktvärden som Saab åberopar inte ska tillämpas i processen.

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL

Reglerna i den äldre plan- och bygglagen (1987:10), ÄPBL, är tillämpliga i målet.

Enligt 1 kap. 5 § ÄPBL ska kommunen vid prövning av bygglov beakta såväl allmänna som enskilda intressen. Saab har tillstånd genom ett beslut 1990 av Koncessionsnämnden för miljöskydd att bedriva verksamhet vid Linköpings flygplats motsvarande 50 000 flygrörelser per år. Bullret från flygverksamheten reglerades vid den prövningen enbart genom allmänt formulerade villkor om antal flygrörelser, tider för dessa och deras fördelning mellan olika flygplanstyper (villkor 22) samt om flygvägar (villkor 23). Bolaget ålades också att utreda bullerimmissioner vid bostäder och förutsättningarna för att minska dessa (villkor 25).

Frågan i målet är om Saabs intresse av att bedriva och utveckla verksamheten vid flygplatsen påverkas av det positiva förhandsbeskedet för två bostadshus. Av betydelse för den bedömningen är vilka bullervärden som bör beaktas och om Saabs enskilda intresse påverkas.

Bullervärden

Mark- och miljööverdomstolen anser att de riktvärden för trafikbuller som fastställts i infrastrukturpropositionen (prop.1996/97:53), vilka också mark- och miljödomstolen lagt till grund för sin bedömning, avspeglar vad som med nuvarande kunskapsläge generellt får anses utgöra en god miljö för boende i bullerhänseende.

Rekommendationer avseende buller som bör beaktas är vidare dels Naturvårdsverkets allmänna råd 2008:6 *Om riktvärden för flygtrafikbuller och om tillståndsprövning av flygplatser*, dels Boverkets allmänna råd 2009:1 *Flygbuller i planeringen*. Av båda myndigheternas råd följer att bullernivåer utomhus över FBN 55 dB (A) inte bör överskridas i permanent- och fritidsboende samt i vårdlokaler, samt att bullret som maxvärde utomhus inte bör överskrida 70 dB (A). Naturvårdsverket rekommenderar därutöver att FBN 40 dB (A) ska gälla på platser där tystnad anses viktigt. Boverket

har utvecklat sitt resonemang kring maxvärdet genom att ange att vid bygglovsprövning ska lokaliseringen säkerställa att vid komplettering av bebyggelse i tätort får maximalnivån 70 dB (A) inte överskridas mer än tre gånger per årsmedelnatt samt i övriga situationer 30 gånger per dag/kväll. Dessa värden motsvarar relativt väl infrastrukturpropositionens föreskrifter för nybyggnation av bostadsbebyggelse eller vid nybyggnation av eller väsentlig ombyggnation av vägar och järnvägar.

Infrastrukturpropositionen bör således, tillsammans med Naturvårdsverkets och Boverkets allmänna råd om tillämpningen av riktvärdena i propositionen, kunna tjäna som vägledning för bedömningen av vad som är att anse som en god miljö vid tillståndsprövning och planering. Naturvårdsverkets allmänna råd ska främst tjäna som vägledning vid prövning av flygverksamheter enligt miljöbalken, då även andra faktorer ska vägas in, vilket framgår av de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken. Boverkets råd syftar till att ge vägledning vid bedömning av ny bebyggelse kring flygplatser.

Oskäligen påverkan på enskilt intresse

Förhandsbeskedet syftar till en möjlighet att uppföra två enbostadshus. Den nya bebyggelsen är avsedd att uppföras på en plats som i dag inte är omgiven av sammanhängande bostadsbebyggelse. Det kan därför förefalla som att det finns en risk för att bebyggelsen genom detta förhandsbesked utvidgas på ett sätt som skulle kunna riskera att påverka Saabs verksamhet.

Mark- och miljööverdomstolen anser dock att byggnationen i förhållande till andra bostäder i närheten av Saabs flygverksamhet inte är bullerutsatt så att någon konkret risk skulle föreligga för att förhandsbeskedet skulle komma att påverka Saabs enskilda intressen av att kunna fortsätta bedriva och utveckla sin verksamhet. Med ledning av Boverkets allmänna råd, finner Mark- och miljööverdomstolen inte heller att förhandsbeskedet är olämpligt med hänsyn till de boendes och övrigas hälsa eller på annat sätt strider mot 2 eller 3 kap. ÄPBL.

Med den bedömningen saknas skäl att utreda om Saabs verksamhet omfattas av något riksintresse.

Mark- och miljööverdomstolen finner alltså att förhandsbeskedet ska stå fast. Saabs överklagande ska därmed avslås.

Mark- och miljööverdomstolen tillåter att domen får överklagas.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga B.

Överklagande senast 2013-03-21

I avgörandet har deltagit hovrättslagmännen Per-Anders Broqvist och Lars Dirke, tekniska rådet Anna-Lena Rosengardten, hovrättsrådet Mikael Hagelroth, referent, samt tekniska rådet Carl-Gustaf Hagander.

Föredragande har varit Olof Ekström.



VÄXJÖ TINGSRÄTT
Mark- och miljödomstolen

DOM
2012-04-18
meddelad i
Växjö

Mål nr P 2639-11

KLAGANDE

SAAB AB, 556036-0793
581 88 Linköping

Ombud: J G

MOTPART

1. Linköpings kommun
Bygg- och miljönämnden
581 81 Linköping

2. G och K S

ÖVERKLAGAT BESLUT

Länstyrelsen i Östergötlands läns beslut 2011-06-09 i ärende nr 403-3757-10, se bilaga 1

SAKEN

Förhandsbesked för uppförande av två enbostadshus på fastigheten Y,
Linköpings kommun

DOMSLUT

Mark- och miljödomstolen avslår överklagandet

BAKGRUND

Byggnämnden i Linköpings kommun beslutade den 23 juni 2010 att meddela positivt förhandsbesked för uppförande av två enbostadshus med komplementbyggnad på fastigheten Y. Beslutet överklagades av SAAB AB till Länsstyrelsen i Östergötlands län som den 9 juni 2011 beslutade avslå överklagandet. Länsstyrelsens beslut har nu överklagats till mark- och miljödomstolen.

YRKANDEN M.M.

SAAB AB (SAAB) överklagar länsstyrelsens beslut och yrkar att mark- och miljödomstolen med ändring av länsstyrelsens beslut undanröjer byggnadsnämndens beslut.

SAAB har till stöd för sin talan bland annat anfört följande. Förhandsbeskedet för bygglov ska upphävas på den grunden att det skulle påtagligt kunna försvåra utnyttjandet av det riksintresse som flygplatsen representerar. En utgångspunkt som borde ha övervägts mer ingående är att flygplatsen är av riksintresse för kommunikationer och att SAAB har ett gällande tillstånd att driva flygplatsen/flygverksamheten och att detta inte är tidsbegränsat.

Av miljömålet God bebyggd miljö och Naturvårdsverkets senaste allmänna råd (NFS 2008:6) om riktvärden för flygtrafikbuller och om tillståndsprövning av flygplatser framgår att bostadsbebyggelse inte bör förläggas till områden där bullerbelastningen överstiger 70 dB(A) maximal ljudnivå, liksom att det av nyssnämnda allmänna råd inte framgår hur många bullerhändelser över angiven maximal ljudnivå som kan vara acceptabla. Inom nu aktuell fastighet kan så höga flygbullervärden utomhus som över 80 dB A maximal ljudnivå förekomma.

Flygplatsen är av riksintresse för kommunikationer. Riksintresset omfattar inte bara flygplatsen, utan även flygplatsens funktion, som kan säkras endast om ett större område än flygplatsen fredas från bostadsbebyggelse. Funktionsbegreppet innebär således att det inte bara är flygplatsområdet som ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen, utan även det omgivande influensområdet – nuvarande och framtida – ska skyddas mot åtgärder

som påtagligt kan försvåra eller förhindra en utveckling av flygplatsen och dess verksamhet (se Boverkets beslut från 1999, dnr B411-670/98). Skyddet innebär att hänsyn måste tas till flygplatsens långsiktiga utbyggnadsbehov vid den fysiska planeringen så att konflikter mellan flygverksamheten och bebyggelseutvecklingen i kommunen kan undvikas. I det ligger att obehindrad användning av flygvägarna är en omistlig del av flygplatsfunktionen. Riksintresseskyddet tar inte heller endast sikte på att mark ska reserveras för anläggningen (flygplatsen). Markreservationen ska även innebära krav på hänsyn från andra verksamheter och bebyggelseutveckling, så att anläggningen kan brukas på ett rationellt sätt, se bl.a. förarbetsuttalanden till lagen (1987:12) om hushållning med naturresurser m.m. (se sid 167 i prop. 1985/86:3). Därvid ska långsiktigheten spela roll och vissa marginaler i förhållande till beräknade bullerkurvor ska läggas in av försiktighetsskäl.

Kommunen är enligt 5 kap. 2 § plan- och bygglagen skyldig att vid detaljplanarbete beakta befintlig bebyggelse-, äganderätts- och fastighetsförhållanden. Möjligheterna att nyttja flygfältet är av helt avgörande betydelse för att SAAB ska kunna vidmakthålla och utveckla sin verksamhet med utveckling, utprovning och tillverkning av flygplanet JAS 39 Gripen och andra typer av flygburna system.

Flygplatsens läge är givet, liksom den verksamhet som bedrivs där. Verksamheten kan bli föremål för tillståndsprovning enligt 9 kap. miljöbalken för möjliggörande av utökad flygverksamhet; större flygplanstyper m.m. Ägaren till fastigheten där de båda bostadshusen avses uppföras har vid köpet av fastigheten varit medveten om bullerbelastningen och måste vid sin planering och exploatering av fastigheten beakta detta. I detta ligger skyldigheten att respektera det starka rättsliga skydd som riksintresset har i förevarande fall (3 kap. 8 § miljöbalken och 2 kap. 1 § andra stycket plan- och bygglagen). Att hänsyn ska tas till den som är först på plats framgår även bl.a. av 1 kap. 5 och 6 §§ och 3 kap. 2 § plan- och bygglagen.

Det ska här noteras att nu aktuell intressekonflikt även kan uppkomma vid bedömningen av om förhandsbesked/bygglov ska medges i icke detaljplanlagda områden för medgivande av bostäder/verksamheter i närheten av flygplatser. Av stadgad rättspraxis framgår att förhandsbesked/bygglov inte medges för uppförande av bo-

stadsbyggnad belägen inom ett område som skulle utsättas för mer än 70 dBA vid ett fullt utnyttjande av gällande tillstånd (Stockholm-Arlanda flygplats), eftersom sådant uppförande påtagligt skulle försvåra utnyttjandet av flygplatsen (se avgöranden den 1 juni 2007, mål nr 1515-06 och mål nr 1521-06, Kammarrätten i Stockholm). SAAB hänvisar till två avgöranden den 13 mars 2008 från Länsstyrelsen i Jämtlands län rörande upphävda bygglov, mål nr 4031-8367-07 och mål nr 4031-8368-07, vilka beslut rör Åre Östersund flygplats och ny tilltänkt civil verksamhet i flygplatsens närområde (från militär skolbyggnad till civil skolbyggnad och från militärt logement till civilt internatboende), där det tidigare bedrivits flygplatsanknuten verksamhet. Även i Linköpings kommun har ärenden om förhandsbesked/bygglov på fastigheter där flygbullernivån överstiger 80 dBA maximal ljudnivå från SAAB:s flygplats upphävts av Kammarrätten i Jönköping och Länsrätten i Linköping; mål nr 937-08 från 2008-12-11 och mål nr 939-08 från 2008-12-11 respektive mål nr 1945-07 från 2008-02-13, mål nr 1947-07 från 2008-02-14 och mål nr 2107-07 från 2008-02-14.

Den verksamhet som omfattas av överklagandet skulle påtagligt kunna försvåra utnyttjandet av det riksintresse som flygplatsen representerar. Här ska då särskilt framhållas att riksintresset inte bara omfattar flygplatsen, utan även flygplatsens funktion, som kan säkras endast om ett större område än flygplatsen fredas från bostadsbebyggelse och annan exploatering som kunde försvåra eller omöjliggöra en ändring av den befintliga verksamheten. Även det omgivande influensområdet – nuvarande och framtida – ska därmed skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra eller förhindra en utveckling av flygplatsen och dess verksamhet.

Det kan förutses att den riksintressanta verksamheten kan komma att bli föremål för tillståndsprövning enligt 9 kap. miljöbalken för möjliggörande av utökad flygverksamhet; större antal flygplansrörelser m.m. Påtaglig risk finns då att Naturvårdsverket med stöd av de omständigheter som nu anförs skulle motsätta sig en sådan utveckling. Därmed skulle tillgodoseendet av och nyttjandet av riksintresset kunna försvåras eller omöjliggöras i fråga om ändringen. Skulle de krav som verket antyder vinna gehör i en prövning skulle tillåtligheten av ändringen kunna sättas i fråga.

Detta måste beaktas vid bestämmandet av riksintressets betydelse och omfattning och utgör skäl för att inte godta den verksamhet som avses med överklagandet.

Enligt SAAB är det inte endast länsstyrelsen som kan hävda riksintresset i beslutsprocessen, än mindre att domstolen skulle vara oförhindrad att pröva frågan hur den överklagade verksamheten förhåller sig till den riksintressanta verksamhet som SAAB företräder och som föranlett bolaget att agera i målet.

G och K S har bestridit bifall till överklagandet.

G och K S har till stöd för sin inställning bland annat anfört följande. De hänvisar i allt väsentligt till Boverkets rekommendationer om flygbuller i verkets allmänna råd 2009:1 samt till den kommunala översiktsplanen och anför. Dessa nya rekommendationer överensstämmer nära med vad kommunen meddelat i gällande översiktsplan. Boverket har också ett övergripande ansvar för regeltillämpningen avseende riksintressen. Därtill kommer att Miljöministern i svar 2011-04-12 på interpellation 2010/11:43 om bullerproblematik i Linköping i sitt avslutningsanförande (nr 68, utdrag ur) sagt att han litar på Boverket. Härav följer då att Stjernas fastighet inte berörs av flygbullerrestriktioner, vilket två ansvariga myndigheter nu också konstaterat.

SAAB:s överklagande medför att ett byggförbud för bostäder ska gälla inom bullerzonen med beräknad maxnivå 80 dB(A), trots Boverkets nya rekommendationer. För att bestämma detta krävs dock en särskild och omfattande procedur, där länsstyrelsen har en samordnande roll i förhållande till berörd sektorsmyndighet och inte minst kommunen. Länsstyrelsen har i sitt beslut av den 9 juni 2011 konstaterat att beslut om storleken på flygplatsens influensområde saknas. Därmed anser **G och K S** att det som kommunen angivit i gällande översiktsplan måste gälla, det vill säga att flygbullervärde FBN 55 dB(A) ska vara tillämplig för att avgöra om bebyggelse får uppföras på deras fastighet.

SAAB påstår även att **G och K S** vid köpet av fastigheten år 2000 skulle ha varit medvetna om bullerbelastningen. Det förhåller sig precis tvärtom. De

läste mycket noggrant kommunens gällande översiktsplan (antagen av Kf i maj 1998), av vilken tydligt framgår att fastigheten inte ansågs berörd av flygbullerrestriktioner. De erhöll dessutom så sent som år 2006 (2006-10-19) preliminärt bygglov för ett enbostadshus utan att frågan om bullerstörning anfördes. Först någon tid senare, när de avsåg att delfinansiera det lovgivna huset genom att sälja en tomt ca 100 meter därifrån, så var området plötsligt bullerstört, enligt SAAB.

Länsstyrelsen har i sitt granskningsyttrande av den 27 mars 1998 beträffande kommunens översiktsplan inte haft några invändningar mot kommunens sätt att bedöma flygbuller vid bostadsplaneringen. Länsstyrelsen borde då ha fört diskussioner med sektorsmyndigheter och kommunen i syfte att klara ut situationen. Länsstyrelsen bord också sedan länge ha föranstalta om en ny miljöprövning av SAAB:s verksamhet.

SAAB:s åberopande av riksintresset hör inte hemma i detta mål utan ska prövas i annan ordning. Farhågor och spekulationer om vad miljöprövningsprocessen och/eller den kommande prövningen av riksintresset och dess utbredning kan leda till kan rimligen inte ha med vårt nu av kommunen beslutade positiva förhandsbesked om bygglov, därtill fastställt av länsstyrelsen, att göra.

DOMSKÄL

Den 2 maj 2011 trädde en ny plan- och bygglag (2010:900) i kraft. Enligt punkten 2 i övergångsbestämmelserna till den nya lagen ska äldre föreskrifter fortfarande gälla för mål och ärende som har påbörjats före den 2 maj 2011 och mål och ärende som avser överklagande av beslut i sådant mål eller ärende till dess målet eller ärendet är slutligt avgjort. De i förevarande mål tillämpliga bestämmelserna utgörs därför av föreskrifter i den äldre plan- och bygglagen (1987:10), här kallad ÄPBL.

Fastigheten Y är en bebyggd lantbruksfastighet belägen drygt fem kilometer sydost om landningsbanan till Linköpings flygplats.

Riktvärden för buller

I proposition 1996/97:53 (kapitel 4.4.4) har regeringen pekat på att åtgärder för att minska trafikbuller är en väsentlig del i arbetet med att utveckla framtidens infrastruktur. Regeringen angav fem generella riktvärden avseende sådant buller:

- 30 dB(A) ekvivalentnivå inomhus,
- 45 dB(A) maximalnivå inomhus nattetid,
- 55 dB(A) ekvivalentnivå utomhus (vid fasad),
- 70 dB(A) maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad.

För flygbuller avses utomhusnivån FBN 55 dB(A).

Riktvärdena är inga rättsligt bindande normer, utan skall vara vägledande för bedömningar med hänsyn till lokala faktorer och särskilda omständigheter i det enskilda fallet. En utgångspunkt bör vara att riktvärdena bör klaras så långt det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. I de fall utomhusnivån inte kan reduceras till nivåer enligt ovan bör inriktningen vara att inomhusvärdena inte överskrids.

Propositionen fokuserar främst på åtgärder mot buller som blev aktuella i samband med infrastrukturutbyggande och de flesta riktvärden relateras därför till när sådana åtgärder är relevanta. För befintlig bebyggelse invid flygplatser förordar regeringen bullerisoleringsåtgärder för fastigheter som generellt exponeras för

- FBN 60 dB(A) eller mer, samt
- maximalnivå 80 dB(A) 3 gånger per natt,
- maximalnivå 90 dB(A) regelbundet dag- och kvällstid, eller
- maximalnivå 100 dB(A) regelbundet dagtid vardagar samt enstaka kvällar.

Propositionen betonar den fysiska planeringens användbarhet för att lokalisera bostäder och trafikanläggningar så att en god miljö kvalitet uppnås, och regeringen anser att de redovisade riktvärdena ger en tydligare vägledning för hur bebyggelseutvecklingen ska ske.

För flygtrafiken anges riktvärden både för åtgärder men också för planering. Om den militära flygverksamheten sägs att den så långt som möjligt bör ha samma inriktning som för den civila flygverksamheten. Förutom den redan då etablerade

flygbullernivånormen (FBN) 55 dB(A) utanför bostadsfastighet, vilken man väljer att inte skärpa, föreslår regeringen riktvärdet 70 dB(A) mätt som maximalnivå på en uteplats i anslutning till bostaden.

Naturvårdsverket och Boverket har i fråga om flygbuller publicerat allmänna råd i var sin rapport; Naturvårdsverkets Handbok med allmänna råd för flygplatser (2008:6), Boverkets allmänna råd om Flygbuller i planeringen (2009:1). De båda verken redovisar något olika syn på hur riktvärdena ska tillämpas.

Mark- och miljödomstolen finner att vid komplettering av bebyggelse *i tätorter genom förtätning av kvartersstrukturer med flerbostadshus* bör bebyggelsen utformas så att kraven i Boverkets byggregler uppnås, att riktvärdet FBN 55 dB(A) ekvivalentnivå utomhus vid byggnadens fasader inte överskrids samt att maximalnivån 70 dB(A) inte överskrids mer än tre gånger per årsmedelnatt utomhus vid byggnadens fasader. *I övriga situationer* bör lokaliseringen även säkerställa att bebyggelsen kan placeras och utformas så att maximalnivån 70 dB(A) inte överskrids utomhus vid byggnadens fasader mer än 30 gånger per dag/kväll. Lokaliseringsprinciperna överensstämmer med Boverkets allmänna råd (2009:1) om flygbuller i planeringen.

Kan gällande bullerriktvärden klaras vid de båda enbostadshusen?

I beslut den 26 juni 1990 lämnade Koncessionsnämnden för miljöskydd (Koncessionsnämnden) SAAB tillstånd för utvidgad verksamhet vid verkstadsindustri m.m. Ett av de slutliga villkoren anger att ”Flygverksamheten, med vilket förstås antal flygrörelser, tider samt fördelning mellan olika flygplanstyper, skall bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad bolaget angivit i ansökningshandlingarna” (Koncessionsnämnden, 1990-06-26, slutligt villkor 22, dnr 138-128-89). Koncessionsnämnden beslutade den 18 november 1994 (dnr 138-260-91) om ytterligare villkor vad gäller ljudnivån från motorkörningar. Av ansökningshandlingarna som SAAB lämnade till Koncessionsnämnden framgår antalet flygrörelser fördelat på olika flygplanstyper samt när på dygnet dessa flygrörelser kommer att ske. Ansökningshandlingarna innehåller även kartmaterial med beräknade bullernivåer för olika flygplanstyper. Koncessionsnämndens beslut innebär tillstånd till totalt 50.000 flygrörelser per år fördelat över dygnet på ett antal olika flygplanstyper. Domstolen

har hämtat in det kartmaterial som SAAB bifogade ansökningshandlingarna till Koncessionsnämnden. Enligt ansökningshandlingarna är det inte uppenbart att de båda enbostadshusen kommer att utsättas för bullernivåer över 55 dB(A) ekvivalent nivå. Enligt den kommunala översiktsplanen – den del som behandlar staden Linköping – är de båda bostadshusen belägna på ett betryggande avstånd utanför den bullerkurva som redovisar FBN 55 dB(A) ekvivalent nivå. Vidare har de flygplans-typer som vid tiden för koncessionsansökan var aktuella delvis bytts ut mot andra flygplanstyper. Mark- och miljödomstolen finner att de båda enbostadshusen inte utsättas för ekvivalenta flygbullernivåer i sådan omfattning att det utgör skäl att upphäva förhandsbeskedet

Enligt det tillstånd SAAB erhöll den 26 juni 1990 får flygningar ske nattetid med reguljärt flyg (och privata sportplan). I övrigt medger tillståndet endast flygningar dagar och kvällar. Enligt ansökningshandlingarna till Koncessionsnämnden innebär den bullerpåverkan som det reguljära flyget förorsakar nattetid att 70 dB(A) maximal bullernivå kan klaras med god marginal vid platsen för de båda bostadshusen. Därmed kan 70 dB(A) maximal nivå 3 gånger per årsmedelnatt innehållas. Den totala flygverksamheten, vilket även inbegriper Jas 39 Gripen, innebär en bullerpåverkan om cirka 70 dB(A) maximal nivå dagar/kvällar vid platsen för de båda bostadshusen, enligt ansökningshandlingarna till Koncessionsnämnden. Den maximala bullernivån 70 dB(A) 30 gånger per dag/kväll kan dock innehållas vid de båda enbostadshusen. Domstolen konstaterar därmed att det av tillgängligt material i målet framgår att bullernivåerna 70 dB(A) maximalnivå utomhus vid byggnadens fasader inte överskrids mer än 3 gånger per årsmedelnatt eller 30 gånger per dag/kväll. Mark- och miljödomstolen finner därför inte skäl att upphäva det meddelade förhandsbeskedet med hänsyn till bullerpåverkan från flygverksamheten vid Linköpings flygplats.

Kommer Linköpings flygplats, som är av riksintresse, att påtagligt skadas av de båda enbostadshusen?

Vid planläggning och ärenden om bygglov ska, enligt 2 kap. 1 § ÄPBL, bestämmelserna i 3 och 4 kap. miljöbalken (1998:808), MB, tillämpas. Enligt bestämmelserna i 3 kap. 8 § MB ska anläggningar som är särskilt lämpliga för bland annat kommu-

nikationer så långs möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra utnyttjandet av anläggningen. Områden, som är av riksintresse, ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra utnyttjandet av anläggningen.

I specialmotiveringen till bestämmelserna (se prop. 1985/86:3, s. 168) sägs bl.a. att bestämmelserna ska ”vara tillämpliga bl.a. på mark- och vattenområden för anläggningar som ingår i större sammanhängande system av nationellt eller i vissa fall av regionalt intresse. Detta kan när det gäller transportförsörjningen vara fallet beträffande större vägar, järnvägar, kanaler, sjötrafikleder för transporter av gods, flygplatser som ingår i det reguljära flyglinjenätet samt hamnar, som har stor betydelse för godstransporterna till sjöss.”

Det kan sålunda konstateras att Linköpings flygplats har pekats ut som en anläggning av riksintresse enligt bestämmelserna i 3 kap. 8 § MB på grund av att den utgör en flygplats som ingår i det reguljära flyglinjenätet och i ett större sammanhängande system av nationellt eller i vissa fall av regionalt intresse. Den verksamhet som i övrigt bedrivs vid flygplatsen, eller av SAAB, innefattar inte sådana funktioner som gör att Linköpings flygplats utpekats som ett riksintresse.

Av de underlag som SAAB redovisat till Koncessionsnämnden framgår att platsen för de nya enbostadshusen är belägen på betryggande avstånd till den bullerkurva som redovisar FBN 55 dB(A) ekvivalent nivå för den i ansökningshandlingarna så kallade civila flygtrafiken. Kartmaterialet visar också att den aktuella byggplatsen ligger utanför den bullerkurva som redovisar 70 dB(A) maximalnivå för ifrågakommande flygtrafik. I målet har inte framkommit något som innebär att fortsatta reguljära flygtransporter omöjliggörs eller påtagligt försvåras vid flygplatsen, om de båda enbostadshusen uppförs.

Sammantagen bedömning.

Mark- och miljödomstolen finner att risken för att det båda enbostadshusen kommer att utsättas för flygbuller i sådan omfattning att de boende kommer att drabbas av hälsoeffekter är liten. Uppförandet av de båda enbostadshusen motiverar inte heller att det ställs krav på restriktioner eller inskränkningar i verksamheten vid Linkö-

pings flygplats. Flygplatsen och dess funktion kommer inte att påtagligt skadas av att två nya enbostadshus uppförs på fastigheten Y.

Mot bakgrund av mark- och miljödomstolens bedömning av bullersituationen, finner domstolen att de nya bostadshusen inte begränsar SAAB:s möjlighet att utnyttja gällande tillstånd enligt miljöskyddslagen eller väsentligen förändrar förutsättningarna för SAAB vid en eventuellt ny miljöprövning av flygverksamheten vid flygplatsen, sett i förhållande till nuvarande bebyggelsesituation. Uppförandet av de båda enbostadshusen innebära inte en sådan betydande olägenhet för SAAB som avses i 3 kap. 2 § ÄPBL att förhandsbeskedet ska upphävas. Mark- och miljödomstolen finner att Byggnämndens beslut att lämna positivt förhandsbesked för två enbostadshus på fastigheten Y inte strider mot bestämmelserna i 2 och 3 kap. ÄPBL. Skälig hänsyn har tagits till befintliga bebyggelse-, äganderätts- och fastighetsförhållanden. Det har inte heller i övrigt framkommit något som bör utgöra skäl för att upphäva beslutet. Överklagandet ska därför avslås.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga 2 (DV 427)

Överklagande senast den 9 maj 2012.

Jonny Boo

Lars Fransson

I domstolens avgörande har deltagit rådmannen Jonny Boo, ordförande, och tekniska rådet Lars Fransson. Föredragande har varit beredningsjuristen Lars Svensson.