

Enskild motion

Motion till riksdagen: 2014/15:793

av Barbro Westerholm (FP)

Minskning av vägtrafikbullrets hälsoeffekter

---

### **Förslag till riksdagsbeslut**

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att vägtrafikbullerfrågan bör tas upp brett med inriktningen att i steg väsentligt minska omfattningen av hälsoeffekterna.
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Världshälsoorganisationens (WHO) etappmål för maximalt nattbuller ska vara nått 2040 för minst 99 procent av befolkningen.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att Sverige ska ta en aktiv del i den förestående revideringen av EU:s omgivningsbullerdirektiv.
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad som anförs i motionen om att en myndighet bör ges det övergripande ansvaret för vägbullerfrågorna.

### **Motivering**

Vägbullret är ett miljöproblem med omfattande hälsoeffekter i form av hjärt-kärlsjukdom, infarkt och stroke (se bl a rapporter från WHO 2009 och 2011). Dessa orsakar mycket lidande och höga kostnader i sjukvården. WHO anger omgivningsbullret som det allvarligaste miljöproblemet efter luftföroreningar. Antalet förtida dödsfall i trafikbullerrelaterade sjukdomar har beräknats till ca 50 000 årligen i Europa, vilket är ungefär lika många som antalet trafikdödade.

Ett långsiktigt mål – en dygnsnivå om högst 55 dBA utanför bostadsfönster – formulerades av den parlamentariska Trafikbullerutredningen för 40 år sedan och har bibehållits sedan dess. I det svenska miljömålsarbetet ingår bullerfrihet som ett delmål i God bebyggd miljö. Målet är fortfarande avlagt men med förnyade ansträngningar

och med EU-gemensamma åtgärder skulle vi kunna nå en väsentligt bättre ljudmiljö i städerna inom 20–30 år.

### **Vad bestämmer exponeringen**

Hur befolkningen exponeras för trafikbullret beror av den byggda miljös utformning och transportsystem på såväl makro- som mikronivå. Utformningen av stadsplaner med byggnadernas orientering och utformning, trafikplanering, vägbeläggningar, fordonens drivlinor och däck är alla viktiga faktorer. Trafikbullerfrågan är mycket komplex.

### **Det finns samordningsvinster med klimatfrågan.**

På kort sikt – 5–10 år – kan endast marginella förbättringar åstadkommas. Verklig långsiktighet är nödvändig från översiktsplanering och till tekniskt detaljarbete. Det finns ingen enkel teknisk lösning. Många aktörer måste göra sin del i arbetet för att minska hälsoeffekterna av bullret. Detta kräver tillgång till hög expertkunskap i verk och departement liksom inom industrins och byggnadsbranschens företag.

### **Ansvarsfrågan**

För framgång krävs ett överordnat ansvar för helheten med en myndighet som har det övergripande ansvaret. De olika frågor som tillsammans avgör hälsoriskerna för befolkningen sorterar idag under olika ansvariga myndigheter och företag. Naturvårdsverket har ett samordningsuppdrag för myndigheterna men otillräckligt mandat utanför den egna myndigheten.

### **Revision av EU:s omgivningsbullerdirektiv**

Ett initiativ på EU-nivå återfinns i omgivningsbullerdirektivet, END, 2002/49/EC. Detta direktiv är emellertid otillräckligt och svagt. Nu skall END revideras. I detta arbete bör Sverige delta proaktivt och sakkunnigt och verka för gemensamma gränsvärden för immissionerna samt att effektiva instrument utvecklas för nationell användning.

*Barbro Westerholm (FP)*