Trafikutskottets betänkande 1980/81: 23

om vägtrafikbuller (prop. 1980/81: 100)

Propositionen

Regeringen har i proposition 1980/81: 100 bilaga 9 (kommunikationsdepartementet) under avsnittet Särskilda frågor, punkt 3. Vägtrafikbuller (s. 116–121) föreslagit riksdagen att godkänna de riktlinjer som föredragande departementschefen har redovisat i propositionen.

Motionen

I motion 1980/81: 1895 av Rolf Sellgren (fp) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 2), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts beträffande åtgärder mot trafikbuller.

Utskottet

Enligt föredragande departementschefen är det angeläget att vidta åtgärder mot det buller som vägtrafiken förorsakar. Han anser därför – efter att ha samrått med chefen för jordbruksdepartementet – att statsmakterna nu bör ange de riktlinjer som t. v. bör gälla i fråga om åtgärder mot vägtrafikbuller.

Föredraganden erinrar om att trafikbullerutredningen (TBU) i sitt betänkande (1974: 60) Vägtrafikbuller redovisade förslag till bl. a. emissionsnormer, som anger preciserade krav rörande fordons bulleravgivning, och immissionsnormer, som anger högsta lämpliga bullernivåer inom bostäder och andra områden där människor vistas. TBU:s förslag har efter remissbehandling setts över av en arbetsgrupp med företrädare för flera departement.

Föredraganden erinrar vidare om att regeringen år 1978 fastställde emissionsnormer för nya personbilar, lastbilar och bussar. Dessa normer, som gäller fr. o. m. år 1980, sammanfaller i huvudsak med de normer som gäller inom de europeiska gemenskaperna (EG). Trots att de flesta bilmodeller i dag uppfyller dessa normer har endast en måttlig bullerminskning åstadkommits. Normerna skulle därför behöva skärpas. En effektiv bekämpning av vägtrafikbuller förutsätter en kombination av emissions- och imissionsbegränsande åtgärder. Skärpta emissionskrav kan medföra stora besparingar i statens och kommunernas kostnader för att minska bullerim-

missionerna. Sverige bör dock inte enligt föredraganden införa skärpta emissionsnormer förrän möjligheten härtill har prövats internationellt. Därvid bör ett samnordiskt agerande eftersträvas.

I fråga om immissionsnormer framhåller föredraganden att TBU:s förslag innebär att bullergränser anges som genomsnittliga värden, uttryckta i dBA, per dygn. Detta sätt att ange bullergränser har kritiserats, eftersom det inte tillräckligt beaktar den verkan som enstaka bullertoppar har t. ex. på nattsömnen. Enligt föredraganden saknas dock f. n. skäl att införa olika värden för bullergränser för olika delar av dygnet. Riktvärden för maximal ljudnivå bör dock av berörda myndigheter beaktas som komplement till genomsnittliga värden för dygn.

Föredraganden övergår härefter till att ange den målsättning som i fortsättningen bör gälla för åtgärder mot vägtrafikbuller. Han understryker att de riktvärden som han anger inte bör vara rättsligt bindande. Avvikelser från värdena måste medges med hänsyn till lokala faktorer och omständigheter i de enskilda fallen.

De riktlinjer som föredraganden anger gäller permanent- och fritidsbostäder samt vård- och undervisningslokaler. Riktlinjerna är följande.

1. Vid nyplanering av områden med bostäder och trafikleder

De av TBU föreslagna gränsvärdena, 55 dBA utomhus och 30 dBA inomhus, är redan nu vägledande. Man bör även i fortsättningen sträva efter att uppnå dessa gränsvärden.

2. Vid ny- och väsentliga ombyggnader av enstaka bostadsfastigheter intill befintliga trafikleder

Vid ny- eller ombyggnad som inte påkallas enbart av trafikbullerskäl bör sådana krav på fasadisolering och fönsterkonstruktion kunna ställas att bullernivån inomhus inte överstiger 30—40 dBA. Kostnaderna för dessa åtgärder i nämnda fall har beräknats till omkring 4 milj. kr. per år för hela landet. Det är dock nödvändigt att i de enskilda fallen se till att inte orimliga ekonomiska konsekvenser uppstår.

3. Vid ny- och väsentlig ombyggnad av trafikled i befintlig bebyggelse

I dessa fall bör väghållaren (stat eller kommun) vidta de åtgärder som behövs för att begränsa uppkomna eller tillkommande bullerstörningar. Så har också skett i betydande utsträckning under 1970-talet. Det hör sålunda numera till undantagen att ny- eller ombyggnader av trafikleder medför att bullernivån överstiger 70 dBA utomhus och 40 dBA inomhus. I många fall har man uppnått betydligt lägre bullernivåer. Arbetet med att så långt det är möjligt minska bullerstörningarna i samband med ny- och ombyggnad av trafikleder bör fortsätta. Man bör sträva efter att förhindra högre bullernivåer än 70 dBA utomhus och 40 dBA inomhus. I det enskilda fallet måste dock beaktas att inte orimliga ekonomiska konsekvenser uppstår.

Föredraganden anför vidare att bullerskyddsanordningar bör kunna få räknas som väganordning, varvid erforderlig mark kan tas i anspråk med vägrätt. Han kommer därför att föreslå regeringen nödvändiga ändringar i vägkungörelsen. Även om man därigenom gör det möjligt för väghållaren att i anslutning till vägen uppföra skydd mot trafikbuller kan uppförandet av skydden medföra orimliga ekonomiska konsekvenser. I sådana fall bör man söka minska bullret inomhus genom åtgärder på husfasaderna. Sådana åtgärder kan medföra energibesparingar. Väghållaren bör i dessa fall söka nå överenskommelser med fastighetsägarna. Man kan inte utesluta att bullerbegränsande åtgärder i vissa fall kommer att vidtas vid ny- eller väsentlig ombyggnad av en statskommunal trafikled. I sådana fall bör, enligt föredraganden, rimliga åtgärder vara statsbidragsberättigade i samma omfattning som väg- eller gatuobjekt i övrigt.

4. Oförändrade förhållanden i fråga om bebyggelse och trafikleder (befintlig miljö)

Föredraganden framhåller att olägenheterna av trafikbuller är störst i de stora tätorterna med sina redan låsta bebyggelser och sina nät av trafikleder. För denna *befintliga miljö* har TBU föreslagit riktvärdena 70 dBA utomhus och 40 dBA inomhus. Ett genomförande av åtgärder enligt dessa gränsvärden skulle leda till betydliga minskningar av bullret längs åtskilliga vägar och gator i de största tätorterna. Kostnaderna skulle dock, har det visat sig, bli mellan 70 och 110 milj. kr. per år, om åtgärderna genomfördes redan under en tioårsperiod. Med nuvarande statsbidragsregler skulle kostnaderna till ungefär lika delar belasta stat och kommun. Det ekonomiska läget gör det dock f. n. inte möjligt, framhåller föredraganden, att ange riktvärden till ledning för det fortsatta arbetet med att minska bullerstörningarna i den befintliga miljön. Frågan om lämpliga åtgärder får liksom hittills, i enlighet med grunderna för tillämpningen av miljöskyddslagen, bedömas från fall till fall med hänsyn till alla omständigheter av betydelse i varje särskild situation. Även om det ekonomiska läget begränsar möjligheterna att minska vägtrafikbullret inom befintlig bebyggelse bör dock minskningar kunna uppnås genom trafikregleringar och trafiksaneringar.

Enligt föredraganden är det angeläget att befintliga miljöer i tätortskärnor och utmed t. ex. infartsleder beaktas i ett systematiskt arbete för bullersanering. Minskat buller i nya bostadsområden samt i ny- och ombyggda områden får inte vinnas till priset av ytterligare försämringar i de sämsta befintliga miljöerna genom att man dit avleder trafik från nya eller ombyggda bostadsområden.

Föredraganden framhåller vidare att kommuner, som har bullerproblem, inom ramen för sin planeringsverksamhet bör söka stävja verkningar av det nämnda slaget. Sådana kommuner bör även i övrigt söka minska bullerproblemen i den takt bullerfrågorna prioriteras och i den mån medel för bullersanering kan ställas till förfogande. Föredraganden nämner i

sammanhanget att Stockholms kommun nyligen antagit planeringsmål, som innebär att man i befintlig miljö inte bör överskrida 70 dBA utomhus och 40 dBA inomhus. Det är lämpligt, säger föredraganden, att kommuner med bullerproblem låter utreda dessa. I sammanhanget fäster föredraganden uppmärksamheten på en handledning som nyligen har utgivits av statens naturvårdsverk, statens planverk, statens vägverk och socialstyrelsen.

Föredraganden understryker avslutningsvis att han i fråga om riktvärden m. m. har angett vissa ramar och önskvärda strävanden. Med utgångspunkt i statsmakternas ställningstagande till dessa bör berörda myndigheter i samråd med varandra och med Svenska kommunförbundet utarbeta de tillämpningsanvisningar som behövs.

I motion 1980/81: 1895 (fp) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 2), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om åtgärder mot trafikbuller.

Enligt motionen bör det vara en stark strävan att nå väsentligt under de föreslagna riktvärdena, 70 dBA utomhus och 40 dBA inomhus, vid ny- och ombyggnad av trafikled i befintlig bebyggelse. Motionären erinrar vidare om att de största bullerproblemen föreligger i befintliga miljöer. De nivåer, på 70 dBA resp. 40 dBA som antagits i Stockholm, bör gå att upprätthålla också i andra tätorter. Strävan bör även här vara att söka komma väsentligt under dessa nivåer. Detta kan åstadkommas genom begränsningar och regleringar av trafiken. På sikt bör även för den befintliga miljön fastläggas riktlinjer.

Utskottet delar föredragandens uppfattning att det ekonomiska läget f. n. inte gör det möjligt att ange riktvärden för att minska bullerstörningarna i befintlig miljö. Såsom har framhållits av både föredraganden och motionären kan bullret i den befintliga miljön minskas genom begränsningar och regleringar av trafiken. Utskottet utgår från att sådana möjligheter övervägs. Det sagda utesluter inte att riktvärden för den befintliga miljön på sikt bör eftersträvas. Det bör heller inte uteslutas att det går att finna former för att i befintlig miljö nå riktvärden som medför avsevärt mindre kostnader än vad ett genomförande av TBU:s förslag skulle innebära. Utskottet vill i detta sammanhang fästa uppmärksamheten på de speciella och förra året skärpta föreskrifter angående vårdlokaler och skolor som finns i statens planverks publikation Svensk byggnorm (SBN 1980). De särskilda hänsyn som där tas till ljudklimatet i dessa slags lokaler bör också kunna vara vägledande vid planeringen för att minska vägtrafikbullret.

Utskottet har erfarit att en sänkning av de föreslagna riktvärdena, 70 dBA utomhus och 40 dBA inomhus, vid ny- och ombyggnad av trafikled i befintlig bebyggelse skulle medföra avsevärda kostnader. Sålunda har det beräknats att en sänkning till 65 resp. 35 dBA skulle kosta 35 milj. kr. per

år under en tioårsperiod. Med nuvarande statsbidragsregler skulle kostnaderna till ungefär lika delar belasta stat och kommun.

Med hänsyn till det ekonomiska läget kan utskottet därför inte tillstyrka vad som i motionen anförts om en strävan att nå under de i propositionen föreslagna riktvärdena vid ny- eller ombyggnad av trafikled i befintlig bebyggelse. Inte heller i övrigt bör motionsyrkandet föranleda någon riksdagens åtgärd.

Vad propositionen i övrigt innehåller om skydd mot vägtrafikbuller har ej gett utskottet anledning till erinran eller särskilt uttalande.

Hemställan

Utskottet hemställer

att riksdagen

a) godkänner de riktlinjer för skydd mot vägtrafikbuller som av föredragande departementschefen angetts i propositionen,

b) lämnar motion 1980/81: 1895 (fp) yrkande 2 om åtgärder mot trafikbuller utan åtgärd.

Stockholm den 7 april 1981

På trafikutskottets vägnar
BERTIL ZACHRISSON

Närvarande: Bertil Zachrisson (s), Rolf Clarkson (m), Bertil Jonasson (c), Essen Lindahl (s), Nils Hjorth (s), Wiggo Komstedt (m), Kurt Hugosson (s), Rune Torwald (c), Birger Rosqvist (s), Sixten Pettersson (m), Olle Östrand (s), Ove Karlsson (s), Eric Rejdnell (fp), Ivar Franzén (c) och Erik Börjesson (fp).

Norstedts Tryckeri, Stockholm 1981