

Motion till riksdagen
2006/07:T301

av **Barbro Westerholm (fp)**

Åtgärder mot buller för en bättre hälsa

Sammanfattning

Senare tids forskning visar att trafikbuller och annat samhällsbuller har en menlig effekt på hälsan. Därför måste arbetet med åtgärder både på emissions- och immissionssidan ges hög prioritet både nationellt och internationellt. Bland åtgärderna kan nämnas revidering av riktvärdena för trafikbuller, tillgång till tyst sida i boendet, utveckling av tysta vägbeläggningar, fordon och bildäck.

Fel! Okänt namn på

Förslag till riksdagsbeslut

1. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att åtgärder mot buller ges ökad prioritet för att de negativa hälsoeffekterna av buller i befolkningen minskas och tillgången på goda, hälsosamma miljöer ökar.¹
2. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att sådana åtgärder mot trafikbuller eftersträvas, att de effektivast möjligt samverkar med andra åtgärder för bättre miljö, resurshushållning och trafiksäkerhet.
3. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att bullerriktlinjer i samhällsplanering utformas så att bättre hänsyn tas till störningssituationen när flera olika slag av bullerkällor förekommer.¹
4. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att åtgärder krävs både på emissionsidan och immissionssidan.¹
5. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att kraftfullt verka för att arbetet inom EU påskyndas så att däcksbullerdirektivet skärps väsentligt.
6. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att kraftfullt verka för att arbetet inom UNECE snarast leder till väsentligt minskad bulleremission från alla slag av vägfordon.
7. Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförts om att verka för att bulleremissionen från civila flygplan minskar och att i planeringen kring flygplatserna beakta att bullerzonerna kommer att öka i storlek med en växande flygtrafik.

¹ Yrkandena 1, 3 och 4 hänvisade till CU.

Motivering

Under den förra borgerliga regeringsperioden beslöt riksdagen om en handlingsplan mot buller (SOU 1993:65, prop. 1993/94:215). Redan då var man klar över att buller medför hälsorisker. Forskningen har sedan gått vidare och gett ytterligare stöd för bullrets negativa effekter på hälsa och välbefinnande. Trots de tillkommande rönen har det efterföljande arbetet för att minska bullret i samhället inte drivits tillräckligt kraftfullt. Nu är det hög tid att åter ta krafttag mot bullret och ge det hög prioritet vad gäller åtgärder på både emissions- och immissionssidan.

En hög andel av befolkningen i Sverige är utsatt för trafikbuller och annat samhällsbuller som har en menlig inverkan på hälsan. Mest omfattande är störningarna från vägtrafik, men även problemen med flygbuller och tågbuller är omfattande. Effekterna är bland annat sömnstörning, samtalsstörning, allmänt upplevd störning och kardiovaskulära effekter som högt blodtryck. Buller är en av de få miljöföroreningar där problemen fortfarande ökar i omfattning. Samma riktvärden för trafikbuller som riksdagen ställt sig bakom i proposition 1996/97:53 har varit vägledande alltsedan 1960-talet då de formulerades som ett långsiktigt mål. Varken långsiktigt mål eller riktvärden har således skärpts sedan dess.

Det har varit svårt att uppfylla dessa riktvärden. De överskrids i stor omfattning i den befintliga miljön. De har varit och är svåra att tillgodose även i ny bebyggelse. Det långsiktiga målet ter sig i dag mer avlägset än då det först formulerades på 1960-talet. De väsentligaste orsakerna härtill är att de enskilda vägfordonen i normal trafik emitterar nästan lika mycket buller i dag som för 40 år sedan. Bullerminskande åtgärder på nya persontåg har ätit upp av ökade hastigheter. Den betydande bullerminskningen hos flygplan jämfört med 1950-talets första generation jetplan räcker inte för att kompensera för den ökade omfattningen av flygtrafiken.

I proposition 1997/98:145 *Svenska miljömål* togs emellertid ett ambitiöst grepp. Inom miljö kvalitetsmålet "God bebyggd miljö" anges som generationsmål (s. 138) att människor inte ska utsättas för bullerstörningar samt att inriktningen är att miljö kvalitetsmålet ska nås inom en generation.

För det fortsatta arbetet gjorde den tidigare regeringen i samma proposition (s. 146) bedömningen att trafikbullret i tätorter bör minska så att det underskrider gällande riktvärden.

I proposition 2000/01:130 är ett etappmål, där kallat delmål, för god bebyggd miljö formulerat enligt följande: "Antalet människor som utsätts för trafikbullerstörningar överstigande de riktvärden riksdagen ställt sig bakom för buller i bostäder skall ha minskat med 5 procent till år 2010 jämfört med 1998." Detta mål avser inomhusvärden bakom stängda fönster. I propositionen upprepas även det ambitiösa generationsmålet enligt ovan (prop. 2000/01:130 bil. 8 s. 156). Det konstateras också i propositionen att "Det blir svårt att nå generationsmålet för god bebyggd miljö med denna ambitionsnivå" (för 2010)! Som det ser ut i dag torde det vara helt omöjligt att nå generationsmålet till 2010.

Fel! Okänt namn på

Även om det är omöjligt att i ett kort tidsperspektiv lösa samhällsbullerproblemet är det i ett längre perspektiv möjligt att nå mycket stora förbättringar. Det kräver dock ett långsiktigt och målmedvetet arbete och det måste till åtgärder på både emissions- och immissionssidan. Samtidigt gäller det att tillvarata möjligheterna till samordning med andra mål för miljö, resurshushållning och trafiksäkerhet.

Immission

Det politiska intresset i Sverige och de åtgärder mot buller som vidtagits har främst gällt riktvärdena och åtgärder på immissionssidan. Krav har på senare tid ställts på lättnader i riktvärdena snarare än på att kraftfullt verka för en mer hälsosam miljö, trots att vetenskapliga rön rörande de negativa hälsoeffekterna visat alltmer på allvaret i bullerproblemen. Det är inte riktvärdena som det är fel på, utan bullret.

Traditionella åtgärder mot trafikbuller har varit att ta till stora avstånd mellan vägar och bebyggelse samt att bygga bullervallar. Dessa åtgärder kan ses som en parallell till höga skorstenar som medel mot luftföroreningar. De löser inte problemen och är dessutom kontraproduktiva. Ökade avstånd leder till mer trafik och därmed mer buller totalt.

Mistra har satsat betydande medel på forskningsprogrammet "Ljudlandskap för bättre hälsa". Genom programmet har mycken ny kunskap om buller och dess hälsoeffekter vunnits. Betydelsen av tillgång till tyst sida på bostäderna och tysta områden har klarlagts. Dessa rön har tagits till vara av Boverket i dess arbete med den praktiska utformningen av regelverket kring buller i planeringen. Syftet är att en god ljudmiljö ska kunna åstadkommas i en tät stad utan att bullermålet ska komma i konflikt med andra miljömål eller mål för naturresurshushållning. I detta sammanhang har det även föreslagits att bullermålet ska formuleras i hälsotermer.

Ytterligare frågor vars aktualitet ökar i fråga om immissionen från marktransporter gäller buller från tågtrafik och frågor knutna till att alltfler människor utsätts för buller från flera olika slag av källor. En ökande tågtrafik beror ofta på att godstransporterna ökar och den ökande godstrafiken körs i stor utsträckning nattetid. Att dygnsrytmen för väg- och tågtrafik är olika gör att det inte blir några lugna perioder kvar under dygnet för dem som exponeras för både tåg- och vägtrafikbuller. Hur olika slag av bullerkällor som ska sammanvägas i störningshänseende är ännu inte helt klarlagt, men det är definitivt fel att – som ofta ändå görs – behandla dem var för sig. Inom detta område behövs ett klagörande. Det vore särskilt felaktigt i sådana sammanhang att tillgodoräkna sig någon så kallad "tågbonus". Självklart förekommer det också fall när flygbuller förekommer tillsammans med buller från markbunden trafik. Även här behövs klarlägganden.

Emission

På emissionsidan – när det gäller vägtrafik – har vi tre viktiga aktörer: väghållarna, däcktillverkarna och biltillverkarna. Alla måste medverka med betydligt högre ambitioner än hittills för att minska bulleralstrandet.

På emissionsidan har arbetet på nationell nivå främst rört ”tysta vägbeläggningar”. Sådana används i stor omfattning och med god verkan i bland annat Nederländerna. I Sverige möter vi dock stora svårigheter på grund av vår användning av dubbdäck. Dessa leder till en snabb försämring av de bullerreducerande egenskaperna hos tysta vägbeläggningar. Redan efter en vintersäsong har merparten av bullerreduktionen försvunnit. Om detta allvarliga hinder för en effektiv användning av tysta vägbeläggningar inte kan lösas borde man pröva möjligheterna till och effekterna av restriktioner mot dubbdäcksanvändning på liknande sätt som man gjort i Norge. Under alla omständigheter måste forsknings- och utvecklingsarbetet rörande tysta vägbeläggningar intensifieras liksom deras användning ökas. Olika metoder för att stimulera deras användning bör sökas. Tysta vägbeläggningar har i danska studier konstaterats vara mer kostnadseffektiva än bullervallar. Förutsättningarna för att kunna föreskriva deras användning i detaljplan behöver utredas.

EU:s däcksbullerdirektiv, 2001/43/EC-Noise emission limits, är mycket svagt. Kommissionens utlovade omprövning av gränsvärdena är försenat minst två år. Det är angeläget att nya gränsvärden snarast sätts så att trafiken blir klart tystare. Utvecklingen borde också kunna stimuleras med ekonomiska styrmedel: en bullerrelaterad avgift på nya däck.

Nya vägfordon ska bullertypstestas. En arbetsgrupp, GRB inom WP 29 i UNECE, arbetar med en ny testmetod och nya gränsvärden. Detta arbete har tagit lång tid. EU har en stark position inom detta arbete och skulle kunna vara starkt pådrivande. Inga tecken tyder på att kommissionen utnyttjar denna position. Även för bilarna kanske ekonomiska styrmedel mot lägre avgivning av buller skulle kunna införas.

Flygbuller är ett problem kring många flygplatser. Flygplanens bulleremission regleras av bestämmelser från ICAO, International Civil Aviation Organization. Framstegen i bullerbekämpning var inledningsvis stora efter att den första generationens jetplan kom på 1950-talet, men framstegen de senaste 30 åren har varit blygsamma och inte kompenserat för trafikökningen. Skärpta bullerkrav har varit teknikföljande, inte teknikdrivande. I samband med att så kallade Chapter 2-plan förbjöds på europeiska flygplatser och att flygtrafiken hade en nedgång efter den 11 september 2001, minskade bullerzonerna något kring flygplatserna. När nu åter flygtrafiken ökar så ökar åter bullerzonerna. Det gäller därför att med en framsynt planering undvika att antalet flygbullerutsatta åter ökar. Det är också viktigt att Sverige är aktivt pådrivande i det internationella arbetet för tystare flygplan.

Stockholm den 30 oktober 2006

Barbro Westerholm (fp)