

Datum
2014-09-23Dnr/Beteckning
TSG 2014-1106Ert datum
2014-06-27Er beteckning
S2014/5195/PBBs.registrator@regeringskansliet.se
s.pbb@regeringskansliet.se

Remiss angående förslag till förordning om riktvärden för trafikbuller

Transportstyrelsens synpunkter

Generella synpunkter

Transportstyrelsen har inga invändningar mot de föreslagna riktvärdena.

Transportstyrelsen stödjer förslaget att författningsreglera riktvärden för trafikbuller. Vi bedömer att förslaget ökar förutsägbarheten och lika behandling inför lagen vid bygglov och tillsyn av buller. Vi anser att en nationell harmonisering gällande trafikbuller bör eftersträvas, eftersom miljöbalkens princip om bedömning *i det enskilda fallet* har inneburit att förutsägbarheten för både boende och verksamhetsutövare varit liten.

Transportstyrelsen stödjer att förordningen består av riktvärden. Alternativet skulle kunna vara gränsvärden/begränsningsvärden, men eftersom mätning (framförallt har meteorologi stor påverkan) och beräkning (prognosticerad indata är ofta osäker) av trafikbuller många gånger innehåller stora osäkerheter, skulle det bli svårhanterligt att arbeta med ljudnivåer som aldrig får överskridas.

Vi vill påpeka att det i förslaget saknas krav på hur riktvärdena ska mätas och beräknas, dvs. att det saknas hänvisning till relevanta EN-standarder etc. Genom att precisionen i ljudnivåmätningar är mycket beroende av hur, när och var mätningarna utförs skulle denna typ av krav grundlägga ett enhetligt mätförfarande.

Vidare bör ordvalet ”buller” omprövas. Buller definieras som oönskat ljud. Vad som är oönskat ljud är subjektivt och därmed inte mätbart med objektiv mätutrustning. Vi föreslår att ordet ”buller” genomgående ersätts med ”ljudnivå”, som kan mätas i enheten dBA. Författningens titel skulle då

behöva ändras till "Förordning om riktvärden för ljudnivå orsakad av trafik".

Buller från spårtrafik och vägar

Vi föreslår att man i 2 kap. 2 § första stycket andra punkten gör texten tydligare genom att ändra till "... 55 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrids vid fasad samt 70 dBA maximal ljudnivå inte överskrids mellan kl. 22.00 och 06.00 vid fasad". Genom att byta ut "och" mot "samt" tydliggörs att tidsintervallet endast syftar till 70 dBA maximal ljudnivå.

Buller från flygplatser

Flygbullret definieras som buller från start och landning samt rullbanefas i samband med start och landning. Därmed ingår inte buller från flygplan på marken (taxning, motorkörning, APU etc.). Denna typ av buller ska istället betraktas som så kallat industribuller. Transportstyrelsen anser att ovanstående förslag underlättar bullerberäkningar, eftersom buller från flygplan på marken beräknas på ett annat sätt än buller från startande och landande flygplan.

Då det gäller de förslagna riktvärdena för flygbuller, välkomnar vi att förslaget har ett trafikslagsövergripande perspektiv som eftersträvar balans i ambitionsnivå mellan trafikslagen. Detta perspektiv har hittills saknats i praxis. Vi delar uppfattningen att det är rimligt att flygbuller regleras strängare än väg- och tågtrafikbuller, eftersom forskning visar på att flygbuller upplevs mer störande.

Transportstyrelsen stödjer att riktvärdena för flygbuller baseras på årsmedeldag, årsmedelkväll respektive årsmedelnatt. I 3 kap. 3 § står att vid beräkning av bullervärden vid en bostadsbyggnad ska hänsyn tas till framtida trafik som har betydelse för bullersituationen, vilket vi också anser är viktigt. Praxis i miljödomar för flygplatser har dock hittills varit att ställa krav på bullerisolering för bostäder som exponeras för minst tre bullerhändelser av viss ljudnivå under minst 150 nätter per år. Denna praxis har inneburit stora svårigheter att utföra beräkningar. Prognoser för flygningar med enskilda flygplanstyper under enskilda nätter, vilka behövs för en sådan beräkning, kan inte tas fram med tillräckligt stor tillförlitlighet.

Slutligen vill vi lämna ett förslag till förtydligande i 1 kap. 3 §. Maximal ljudnivå flygtrafik definieras där som "den högsta ljudnivån för flygtrafik vid en enskild flygpassage under en viss tidsperiod som årsmedelvärde med tidsvägning S (Slow), beräknad som ett frifältsvärde". Vi anser att det finns risk för missförstånd med nuvarande lydelse och föreslår istället att maximal ljudnivå flygtrafik definieras som "den högsta ljudnivån för flygtrafik vid en enskild flygpassage under en årsmedeldag/kväll respektive en årsmedelnatt

med tidsvägning S (Slow), beräknad som ett frifältsvärde”.

Detta ärende har beslutats av stabschef Jacob Gramenius. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog väg- och järnvägsdirektör Birgitta Hermansson, luft- och sjöfartsdirektör Ingrid Cherfils och utredare Jenny Ryman, den senare föredragande.

Jacob Gramenius
Stabschef