

Till riksdagsledamoten

Förnamn Efternamn

Forskningen visar att 800 personer dör varje år i Sverige till följd av att de utsätts för buller. Det motsvarar en Estoniaolycka per år och det är betydligt fler än vad som omkommer i trafikolyckor.

Läs här hur dåligt bullersaneringen fungerar i landet.

BETRÄFFANDE MILJÖPROBLEMET MED TRAFIKBULLER

Jag skriver till dig i min egenskap av företrädare för en grupp människor som önskar mer långtgående trafikbullerdämpande insatser än vad som förekommer för närvarande. Vi tar vårt eget bostadsområde, en idyll intill Ölandsbron på Öland, som ett belysande exempel på hur dåligt dagens regelverk fungerar.

Med den här skrivelsen vill vi göra dig uppmärksam på det omfattande bullerproblemet i samhället och oviljan som finns att åtgärda det. Det är ett problem som drabbar i storleksordningen miljoner människor i landet och ett problem som forskningen visar förorsakar omfattande ohälsa, lidande och dödsfall. Studier visar att så många som 800 personer årligen dör i Sverige till följd av buller!

Bullrets hälsoeffekter

Det finns gott om forskning som konstaterar bullrets negativa hälsoeffekter. I exempelvis tidskriften [Forskning & Framsteg](#) (nr 2, 2008) påpekas att den största delen av bullerproblemet i samhället orsakas av vägtrafik och att så många som 800 personer beräknas dö i förtid i Sverige till följd av bullerstress. Det är motsvarande en Estoniaolycka per år och betydligt fler än vad som omkommer i trafikolyckor men tyvärr är problemet väldigt lite uppmärksammat.

Forskningschefen Kjell Spång vid Göteborgs universitet uppger i tidningen:

"– Av hänsyn till folkhälsan är det viktigt att man inte grundar sitt synsätt på att lite buller får man tåla. Det går nästan alltid att göra ett antal saker för att få en bra ljudmiljö. Det handlar inte i första hand om brist på metoder och möjligheter, utan brist på politisk vilja och kanske framför allt brist på kunskaper hos dem som fattar beslut ..."

Vill du fördjupa dig i hälsoeffekterna kan vi rekommendera Socialstyrelsens och Karolinska Institutets nyligen publicerade rapport benämnd [Miljöhälsorapport 2009](#) med ett omfattande avsnitt om buller. Där framgår bland annat att trots de åtgärdsprogram som föreligger (se under rubriken *Dagens regelverk* nedan) så ökade antalet drabbade av vägtrafikbuller överstigande gällande riktvärden med mer än 30 % mellan åren 1999 och 2008!

Vårt ärende vid Ölandsbron

Ölandsbron är Ölands livsnerv och när bron invigdes 1972 utgjorde den en av landets stoltheter. Det var naturligtvis ett välkommet projekt som starkt har bidragit till Ölands tillväxt men allt är inte guld som glimmar. Beträffande utsatthet för buller skulle man kunna hoppas att vi närboende är ett undantag som bekräftar regeln men så är tyvärr inte fallet.

Ölandsbron projekterades för en trafikmängd på strax över en miljon fordon per år. Ett stort antal ombyggnads-, renoverings- och underhållsprojekt senare trafikeras bron idag av fler än sex miljoner fordon årligen. I princip finns ingenting kvar av den ursprungliga bron och alla åtgärder har hittills kostat närmare en miljard kronor eller omräknat per meter bro 165 000 kronor. Kostnaden är betydligt högre än vad bron ursprungligen kostade att bygga även om allt omräknas i dagens penningvärde.

All ombyggnad, renovering och underhåll har avsett skador på själva bron. Inte en enda krona har spenderats för att reparera den omgivande miljöskada som bron förorsakar vilket vi närboende, ett knappt hundratal personer, bittert har fått erfara. Vi har under lång tid påpekat orimligt höga bullernivåer i vår utomhusmiljö från den intensiva trafiken. I vår argumentation har vi bland annat visat att bullernivåerna i hela området betydligt överstiger gällande riktvärden med hjälp av det välcertifierade och marknadsledande företaget ÅF-Ingemansson AB.

Nivån på bullret är vi och Vägverket överens om och alltså inte något vi tvistar. Vägverket menar dock att de inte har lagstiftarens, dvs din och dina kollegors, mandat för att åtgärda miljöskadan. Verket menar dessutom att de inte ens har mandat för att genomföra en mindre utredning som redovisar förutsättningar och kostnader för en trafikbullerdämpande insats.

Den miljöförbättrande insatsen vi önskar är högst rimlig. Det grundar vi på det faktum att samma företag som gjorde bulleranalysen även visade att en så pass enkel och väl beprövad åtgärd som en vanlig bullerskärm utmed vägbanan gott och väl skulle lösa problemet. Kostnaden skulle vara försvinnande liten och knappt ens försumbar i sammanhanget men ändå möter vi alltså på motstånd.

Vägverket påbörjade den 5 maj i år ännu ett omfattande flerårigt renoveringsprojekt på Ölandsbron vilket beräknas vara klart i december 2011. Den kalkylerade kostnaden är 100 miljoner kronor. Inte heller nu menar Vägverket att de har mandat för att åtgärda miljöskadan vid brofästet. Inte ens det faktum att Mörbylånga kommun samtidigt sträcker ut handen och erbjuder sig att delvis lösa miljöproblemet genom att bygga bullervallar i området får Vägverket att ändra inställning!

Jag tror du förstår att vi är irriterade.

Dagens regelverk

Vi är naturligtvis mycket förvånade och besvikna över hur statens förlängda arm Vägverket enligt vår uppfattning brister i sitt miljöengagemang. Vi trodde nog att de långtgående och seriösa miljöbestämmelserna i Sverige är betydligt mer effektiva än vad Vägverket åskådliggör i sin praktiska verksamhet. Tyvärr visar det sig att Vägverket till stora delar har rätt eftersom verket bland annat kan stödja sig på en dom (M2780-06) i Miljööverdomstolen i vårt ärende. En dom som för övrigt gick stick i stäv med Naturvårdsverkets yttrande.

För att få en förändring måste således gällande författning ändras. I dagens regelverk som ursprungligen härrör från 1997 och förnyades 2008 anges att om en befintlig vägsträcka genomgår så kallad "väsentlig ombyggnad" ska trafikbullerdämpande insatser samtidigt genomföras. Övriga bostadsområden utmed det befintliga vägnätet där bullernivåerna överstiger gällande riktvärden ingår istället i ett annat åtgärdsprogram som på "längre sikt" avser att komma tillrätta med bullerproblemet.

Begreppet "väsentlig ombyggnad" prövades i Miljööverdomstolen och där kom domstolen fram till att i strikt juridisk mening har Ölandsbron inte genomgått väsentlig ombyggnad eftersom en stor del av de omfattande åtgärderna även har utgjort renovering och underhåll. Eftersom regelverket endast tar hänsyn till just ombyggnad och alltså inte till renovering och underhåll är Miljööverdomstolen oförmögen att beakta något annat än just ombyggnad i sin bedömning. (Dessutom är det bara ombyggnad som genomförts efter 1997 som regelverket avser men det är en annan historia.)

Vi menar att en kombination av omfattande ombyggnad, renovering och underhåll åtminstone borde jämföras med begreppet "väsentlig ombyggnad" men så är alltså inte fallet. I exemplet med vårt ärende överstiger dessutom som sagt åtgärderna vida nybyggnadskostnaden och i princip finns ingenting kvar av den ursprungliga bron. Eftersom just omfattningen på ombyggnadsåtgärderna inte anses vara väsentliga kan inte koppling ske till miljöförbättrande insatser med nuvarande regelverk.

Vi är av den bestämda uppfattningen att det omöjligt kan ha varit lagstiftarens, dvs din och dina kollegors, avsikt att regelverket ska tolkas så restriktivt som nu sker i landet. Syftet måste istället ha varit att då det vidtas åtgärder av en viss större omfattning ska även miljöförbättrande insatser vidtas. Om den större omfattningen utgör ombyggnad, lika långtgående renovering eller underhåll, eller en kombination av dessa tre, borde inte utgöra någon skillnad. Det ska enligt vår uppfattning självklart vara omfattningen på åtgärden, eller kombinationen av åtgärderna, och inte nödvändigtvis vilken typ av åtgärd det är som ska vara avgörande när kopplingen sker till de miljöförbättrande insatserna.

Vårt ärende visar att nuvarande regelverk får smått komiska effekter eftersom nästan ingenting finns kvar av den ursprungliga Ölandsbron. De minst sagt synnerligen omfattande åtgärderna är trots det alltså inte tillräckligt omfattande för att det samtidigt ska genomföras miljöförbättrande insatser.

Beträffande åtgärdsprogrammet som syftar till att på "längre sikt" komma tillrätta med bullerproblemet kommer det med dagens åtgärdstakt i princip aldrig att bli klart. Det illustreras tydligt i vårt fall av att

- trots att 12 år har förflutit
- trots att bullernivåerna överstiger gällande riktvärden
- trots att en synnerligen omfattande kombination av ombyggnads-, renoverings- och underhållsåtgärder har vidtagits
- trots ett pågående omfattande flerårigt renoverings- och underhållsprojekt
- trots en fördubbling av antalet körfält under slutet av 1990-talet
- trots en trafikökning med närmare 600 % jämfört med vad som ursprungligen projekterades

är vi decennier ifrån att omfattas av åtgärdsprogrammet "på längre sikt". Det åskådliggör på ett enkelt sätt hur bristfälligt dagens bullersanerande arbete i befintlig miljö fungerar.

Vår önskan

Om det nu brister i den politiska viljan som forskningschefen Kjell Spång inledningsvis nämnde menar vi att det är hög tid att råda bot på det. Vår förhoppning är därför att du sätter dig in i problematiken och kanske använder vårt ärende som ett belysande exempel i din argumentation. Om inte uppgifterna i det här brevet räcker finns det mycket mer att hämta på vår hemsida www.ölandsbron.com där vi bland annat systematiskt dokumenterar vad som händer i vår miljökamp. Om du inte hittar vad du söker där är du naturligtvis välkommen att kontakta oss så ska vi hjälpa dig att rätta ut dina frågetecken.

Vi väddar således om din hjälp att driva frågan politiskt för att i slutänden få en förändring av de bestämmelser som Vägverket och möjligen andra väghållare lutar sig mot när de motsätter sig att genomföra enkla miljöförbättrande insatser utmed det svenska vägnätet. Med andra ord är vi helt enkelt ute efter lite sunt bondförnuft.

Hör gärna av dig med vilka åtgärder du eller ditt parti har för avsikt att vidta i frågan.

Färjestaden måndagen den 11 maj 2009



Gunnar Österdahl

*Representant för sammanslutningen Ölandsbron.com
som omfattar samtliga boende i Möllstorpsläge vid
brofästet på Öland.*

Citat ur Vägverkets nationella miljöpolicy:

"Vägverket ska leda en utveckling där vägtransportsystemets negativa miljöpåverkan minskar... I första hand ska vi inrikta oss på de områden där vägtransportsystemet påverkar mest - växthusgaser, luftkvalitet, **buller**, vatten samt natur och kultur. ... Vi på Vägverket ska vara **föregångare** i miljöarbetet... Vi ska driva ett aktivt miljöarbete som leder till ständiga förbättringar av miljötilståndet och vi ska förebygga negativ miljöpåverkan."

(Våra anmärkningar i fetstil.)