

Hej!

Tack för ditt brev och det omfattande material som ni redovisar i brevet fram. Vill inledningsvis framhålla att de synpunkter som ni för fram kan jag och vänsterpartiet ställa oss helt bakom och följer den syn och de krav som vi ställer på statens och kommunernas ansvar för en god miljö vid vägar på landsbygden och i stadsmiljöer.

Jag ställer mig också bakom ert krav på att en kombination av omfattande ombyggnad, renovering och underhåll borde jämföras med begreppet "väsentlig ombyggnad" och leda till ansvar för att bullerdämpande åtgärder sker.

Med den tid som gått sedan Ölandsbron byggdes och med den ökade kunskap samhället har nu och bullrets effekt på hälsan så borde naturligtvis lagstiftningens praxis ha ändrats och kunna bedöma att bullerdämpande åtgärder måste kunna ske när omfattande ombyggnad, renovering och underhåll sker. Vägverket ska naturligtvis ha ansvaret för att detta görs.

Redovisar här nedan vår generella syn på problemet med väg- och trafikbuller och övrigt buller i boendemiljön. Dessa synpunkter nedan är en sammanfattning av krav som vi framför i motioner i riksdagen angående samhällsplanering och hälsoeffekter av väg- och trafikbuller.

Samhället är en mångfald av miljöer och ska så förbli. Landsbygds- och stadsmiljöer ska inte bara vara attraktiva utan även miljömässigt långsiktigt hållbara, och vårt regelverk måste bli tydligt då det gäller uppgiften att definiera vad en god bebyggd miljö är.

En grundläggande utgångspunkt vid fysisk planering och samhällsbyggande är alltid att en hållbar utveckling skall främjas, liksom att en god och hälsosam livsmiljö ska tillförsäkras vilket måste inberäkna åtgärder för att minska bullerproblemen.

Långsiktig hållbarhet innefattar såväl ekologisk och ekonomisk som social och kulturell hållbarhet. Det är denna sammansatta helhetsbild som bör prägla bedömningen av en plan, samhällsplaneringen och bebyggd mark oavsett om det är bostäder eller vägar och broar. Samhällsplaneringen på regional och lokal nivå behöver i större utsträckning stimulera till en samhällsstruktur som främjar tystare och resurssnåla fordon. Vi anser att regeringen och riksdag ska lagstifta om att transporternas miljöpåverkan ska minska på alla nivåer genom en strängare regional samordning i samhällsplaneringen. Miljövårdsberedningen har t ex framfört att ett minimikrav när det gäller den regionala framförhållningen är att regionala planer analyseras utifrån bebyggelse- och transportperspektiv.

Vi anser att det ska ställas krav på transportplaner för ett minskat transportbehov och miljövänligare resor då nya bostadsområden och arbetsplatser skall byggas. Vid större exploateringsprojekt finns det i dag krav på att exploatören skall visa på vilka miljökonsekvenser förslaget får i samband med en ändrad markanvändning. Däremot behöver en exploatör inte redovisa vilka transportbehov som uppkommer i och med exploateringen. Exploatören behöver över huvud taget inte ta ansvar för hur man kan minimera eller styra transportslag så att det ger en positiv effekt på miljö och hälsa. Det här minskar ju självklart möjligheterna att få effektiva och miljövänliga transporter. Vänsterpartiet anser att kommunerna ska kunna ställa krav på att det upprättas transportplaner i samband med detaljplaneringen.

Buller är ett allvarligt hälsoproblem och måste tas på största allvar. I dag beräknas drygt två miljoner svenskar vara utsatta för bullerstörningar som överskrider det uppsatta riktvärdet på 55 dB (A). Arbetet med att förbättra denna situation måste ständigt vara av högsta prioritet. Det är den totala mängden bullerstörningar som måste minska, varför den största kraften måste ägnas åt hur bullerproblemen kan minska totalt sett.

Samhällets åtgärder måste i högre grad inriktas på att angripa framför allt källan till bullret och genom åtgärder i den befintliga bebyggelsen och miljöerna.

Den totala bulleremissionen bestäms av samhällets samlade transportarbete. De enskilda fordonens bulleremission minskar ytterst långsamt. Bullret från enskilda vägfordon i vanlig trafik har exempelvis inte minskat mer än 1 à 2 dB (A) under de senaste 25 åren medan vägtrafikarbetets tillväxt under samma period innebär en ökning med 4 dB (A). Självklart måste även bevakningen av emissionsgränser för olika typer av fordon ständigt vara aktiv, men en stor del av åtgärderna måste alltså vidtas på emissionssidan i väg- och trafikplanering. Långsiktighet måste prägla arbetet och likaså en ständigt hög beredskap där varje tillfälle till åtgärder tas till vara. Trafikmängden måste minska och tystare gatubeläggningar användas. Sänkta hastigheter är en billig och effektiv metod i bullerbekämpningen, precis som tystare däck och tysta fordon – naturligtvis i kombination med högt ställda krav på placering och utformning av vägar och gator med bullerdämpande åtgärder.

Alla kommuner måste bedriva ett målmedvetet arbete för att komma till rätta med hälsoeffekter orsakade av buller, både för befintliga och nytillkommande miljöer. Det skall finnas aktuella handlingsplaner som bl.a. redovisar planerade kompensationsåtgärder om riktvärden inte följs. Utarbetande av åtgärdsprogram mot bullerstörningar i landets kommuner enligt EU-direktivet om bedömning och hantering av omgivningsbuller bör också få en ökad tyngd i arbetet med att komma till rätta med hälsoeffekterna av bullerstörningar. Regeringen och riksdag tillsammans med kommunerna bör öka insatserna för att motverka och förtydliga riktlinjerna för buller.

Kommuner, länsstyrelser, trafikverken och andra trafikhuvudmän har länge framfört att det föreligger en konflikt mellan plan- och bygglagen (PBL) och miljöbalken (MB), vilket skapar osäkerhet och svårhanterliga situationer. Om kommun och länsstyrelse funnit att en plan är förenlig med de krav som ställs i PBL och efter en sådan samlad bedömning har accepterat att avsteg från riktvärdena för trafikbuller görs, finns det en risk att de boende, upplever att de är bullerstörda från trafiken.

Om tillsynsmyndigheten, kommunens miljönämnd, då gör bedömningen att det är en olägenhet som påverkar människors hälsa enligt miljöbalken (MB), kan krav riktas mot en verksamhetsutövare, exempelvis Vägverket. I Stockholm har konflikten mellan de båda lagarna lett till att trafikverken överklagat kommunens planer på grund av att de upplever en osäkerhet inför vilka avsteg som kan föranleda krav på åtgärder i ett senare skede.

Detta är inte acceptabelt. Samhällets bedömning av vad som är en lämplig boendemiljö måste här vara entydig. Båda lagarna är under översyn, och i samband med detta är det ytterst angeläget att frågan löses på ett tillfredsställande sätt. En samordning mellan PBL och MB måste ske vad gäller prövningen av planer avseende buller.

Vi från Vänsterpartiet kommer att fortsätta att aktivt driva dessa frågor i riksdagen och tillsammans med våra företrädare på regional och kommunal nivå arbeta för att vi får en god miljö inom alla områden inklusive bullermiljön för er vid Ölandsbron.

Egon Frid (V)

Riksdagsledamot i Civilutskottet

070 - 300 66 07