

Yttrande över förslag till ändring av allmänna råd i Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2021:122) om egenskapskrav för vägar, gator, spårvägar och tunnelbanor (byggregler).

Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI, har getts möjlighet att avge yttrande över rubricerade remiss.

I Transportstyrelsens föreskrifter och allmänna råd (TSFS 2021:122) om egenskapskrav för vägar, gator spårvägar och tunnelbanor (byggregler) finns allmänna råd om beräkning av ljudnivåer där en nordisk beräkningsmodell, även kallad Nord96, anges som lämplig.

Transportstyrelsens förslag är att ändra det allmänna rådet om beräkning av ljudnivåer i TSFS 2021:122. Det nya rådet ska ange den noggrannare metoden Nord2000 som lämplig för beräkning av bullernivåer samt var man kan få lämplig vägledning.

Till grund för förslaget finns en konsekvensutredning till vilken Kunskapscentrum om buller har bidragit med underlag för en noggrannare modell för beräkning av buller från vägtrafik.

VTI ser det som mycket positivt att Transportstyrelsen rekommenderar beräkningsmetoden Nord2000.

Buller är en av de största miljöriskerna för människors hälsa och utgör ett växande problem för beslutsfattare och allmänhet. I EU bedöms minst 100 miljoner människor påverkas av vägtrafikbuller, och enligt WHO förloras bara i Västeuropa minst 1,6 miljoner friska levnadsår varje år till följd av buller från vägtrafik ([WHO - Environmental noise guidelines for the European Region, 2018](#)).

Det är viktigt att bullerutredningar har så god noggrannhet som möjligt. Om bullerberäkningarna felaktigt visar för höga nivåer kommer bulleråtgärder att genomföras i onödan, och om bullerberäkningarna i stället felaktigt visar för låga nivåer sätts inte åtgärder in där de behövs vilket leder till att människors hälsa påverkas negativt. Båda felen orsakar stora samhällskostnader i onödan.

Det är därför hög tid att överge den beräkningsmetod som används idag, Nord96, då den är föråldrad och inte kan anses vara bästa praxis. Mot bakgrund av nuvarande kunskapsläge konstateras att beräkningar med Nord96 ger en oacceptabelt stor andel felaktiga ljudnivåer, vilket försämrar rättssäkerheten och leder till stora merkostnader ([Vägtrafikbuller Cnossos Nord2000 Nord96 - del 2 - kunskapscentrumbuller.se](#)).

Den bästa ersättaren är den gemensamma nordiska beräkningsmetoden Nord2000 som utgör state of the art bland ingenjörsmetoder vad gäller noggrannhet och flexibilitet.

Nord2000 är väletablerad efter att ha använts länge i framför allt Danmark, men även i Norge.

Utbredningsmodellen i Nord2000 hanterar alla normalt komplexa beräkningssituationer och väder. Det går att simulera det referensväderfall som ingår i Nord96 vilket är nödvändigt för konsistent jämförelse med nuvarande svenska riktvärden. Det går även att beräkna sanna årsmedelvärden som exempelvis inkluderar vädertillfällen med mycket gynnsam ljudutbredning, vilket på sikt sannolikt kommer bli aktuellt i Sverige.

I jämförelse är CNOSSOS-EU en mindre lämplig ersättare till Nord96. Nord2000 är mer flexibel, mer robust i komplexa situationer, och betydligt noggrannare än CNOSSOS-EU, utan att fordra mer av användaren än vad CNOSSOS-EU gör.

VTI redogör nedan för utvalda formuleringar i förslaget till föreskrifter som vi anser behöver förtydligas och/eller skärpas.

I det allmänna rådet i föreskriftsförslaget står följande text skriven i andra stycket:

”Ljudnivån avser trafikårsmedeldag (kl. 06–22) och om den överskrids, bör det inte ske oftare än fem gånger per timme.”

VTI föreslår att förtydliga texten genom ordalydelsen:

” Ljudnivån avser trafikårsmedeldag (kl. 06–22) och om den överskrids, bör det inte ske oftare än fem gånger per maxtimme.”

Därmed blir texten kompatibel med motsvarande beskrivning i Naturvårdsverkets vägledning ”Riktvärden för buller från väg- och spårtrafik vid befintliga bostäder”, reviderad juni 2017 (jämför med Naturvårdsverkets förtydligande I direkt under tabell 1). Motsvarande lydelse fanns även ursprungligen med i ”Vägverkets föreskrifter om tekniska egenskapskrav vid byggande på vägar och gator (vägregler)”, VVFS 2003:140 (jämför med tabell a, Högsta rekommenderade värden på ljudtrycksnivåer), som upphörde att gälla i samband med att TSFS 2021:122 togs i bruk.

I det allmänna rådet i föreskriftsförslaget står följande text skriven i tredje stycket:

”Indata till modelleringen bör inkludera referenshastighet och trafikflöde under vägens livslängd.”

VTI föreslår att förtydliga texten genom ordalydelsen:

”Indata till modelleringen bör inkludera referensväder, referenshastighet och trafikflöde under vägens livslängd för att svara mot förutsättningarna i gällande riktvärden enligt punkt 1 och 2.”

I det allmänna rådet i föreskriftsförslaget står följande text skriven i femte stycket:

” I Kunskapscentrum om bullers anvisningar för beräkning med Nord2000 finns lämplig vägledning om hur modellen används.”

Sedan förslaget till föreskrifter skickades ut har titeln på den rapport med anvisningar som förslaget hänvisar till bestämts, och vi föreslår därför följande lydelse:

” Lämplig vägledning vid användning av modellen finns i rapporten ”NORD2000 - Beräkning av buller från väg- och spårtrafik för svenskt bruk – en användarhandledning (Kunskapscentrum om Buller)”

I detta ärende har generaldirektör Tomas Svensson beslutat. Avdelningschef Anita Ihs har varit föredragande. I handläggningen har också forskningsingenjören Andreas Gustafson och forskaren Anders Genell deltagit.

Tomas Svensson
Generaldirektör
Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI