

Lågbullerbeläggningsens framtid i Sverige

Omgivningsbuller är av Folkhälsomyndigheten klassat som ett miljö- och folkhälsoproblem. Därför låter en bullerreducerande beläggning, alltså en asfaltsyta som minskar vägtrafikbuller, som en enkel lösning på ett stort problem. Beläggningsen, till skillnad från andra lösningar som bullerplank, reducerar bullret direkt vid källan utan att påverka närområdets ekonomiska eller estetiska värde. Dessvärre har det i många projekt visat sig att beläggningsen inte alls levt upp till de förväntningar som funnits.

Bullerreducerande beläggningar är känsliga

Bullerreducerande beläggningar kan i teorin vara ett kostnadseffektivt verktyg i kampen mot vägtrafikbuller. En bullerreducerande beläggning tillskillnad från en standard-asfalt kan innehålla upp till 25 procentenheter mer hålrum. Det är just detta hålrum som absorberar det genererade bullret som uppkommer i kontaktytan mellan däck och asfaltsyta, och förhindrar att ljudvågen i samma utsträckning reflekteras ut i omgivningen. Att skapa en lastbärande asfaltbeläggning som innehåller cirka 20 till 25 procent luft är en utmaning som fortfarande är aktuell. Beläggningsen är känslig mot en rad faktorer så som naturlig åldring, hög trafikbelastning och dubbdäck som nöter ner stenmaterial samt partiklar som genereras och fyller igen beläggningsens hålrumshalt. De nyss nämnda faktorerna leder i förlängningen till att livslängden på beläggningsen blir kort och därmed onödigt dyr.

Trafikverkets roll och utmaning i utvecklingen

Som väghållande myndighet har Trafikverket ett stort ansvar i att lösa bullerproblematiken. Lösningen ska vara ekonomiskt effektiv och samtidigt alltid uppmuntra till vidare innovation och utveckling. Det blir en utmaning för Trafikverket som beställer beläggningsen eftersom det i ett tidigt skede måste beslutas om projektet upphandlas med en utförande- eller totalentreprenad. I en utförandeentreprenad beställer Trafikverket en tjänst vilket innebär att entreprenören bygger efter beställarens

föreskrifter och krav. I en totalentreprenad levererar entreprenören en produkt. En produkt där trafikverket ställt funktionskrav. Svårigheten är att veta hur dessa olika krav måste utformas för att på ett optimalt och samhällseffektivt säkerhetsställa att utvecklingen av beläggningsarna fortsätter med mål att bli kostnadseffektiva. Frågan är om marknaden är redo att uppfylla Trafikverkets funktionskrav eller om Trafikverket bör vara med och projektera eftersom man besitter en bred erfarenhet.

Försiktighet måste vidtas

Studien har potentiellt visat att samhällsplanerare många gånger kan ha överanvänt den bullerreducerande beläggningsen som ett verktyg i att minska omgivningsbullret. Istället är det viktigt att i ett tidigt skede först försöka identifiera alla de yttre faktorerna som eventuellt kan bidra till beläggningsens problematiska livslängd och därefter bedöma om beläggningsen är en lämplig lösning. Det verkar vara ett recept för misslyckande att först identifiera ett bullerutsatt område och därefter fastställa en lågbullerbeläggning som åtgärd och allra sist reda ut de tekniska faktorerna för att optimera livslängden. Slutsatsen av studien är således att den bullerreducerande beläggningsen ska vara ett verktyg i verktygslådan som sällan används, men när det används så ska det göras ordentligt. Gärna i en gemensam satsning mellan beställare och entreprenör för att tillsammans minimera risk och verka för en teknikutveckling.