



Tid: 25 september 2007 kl 16.30 – 16.45

Plats: Bråvallasalen, Stadshuset

Justerat: 5 oktober 2007

Mikael Söderlund

Jan Valeskog

Närvarande:

Ledamöter

Mikael Söderlund (m), ordförande

Jan Valeskog (s) vice ordförande

Berthold Gustavsson (m)

Tord Bergstedt (m)

Anna Johansson (m)

Annika Davidsson (m)

Inge-Britt Lundin (fp)

Anders Broberg (kd)

Annika Ödebrink (s)

Jimmy Lindgren (s)

Torhild Lamo (v)

Mats Lindqvist (mp)

Ersättare

Bo Arkelsten (m)

Datevig Mardirossian Lönn (m)

Christoffer Kuckowski (m)

Anna Manhag (m)

Åsa Nilsson Söderström (fp)

Charlotte Svensson (s)

tjänstgörande

Adnan Bozkurt (s)

Milly Namiro Darlson (s)

Lars Randerz (s)

Kajsa Stenfelt (v)

Hampus Rubaszkin (mp)

Personalföreträdare

Charlie Magnusson SKTF

Tjänstemän

Trafikdirektör Magdalena Bosson och nämndsekreteraren Åse Geschwind.
Vidare tjänstemännen vid kontoret Ted Ell, Karin Hebel, Lars Jolerus, Erica Lawesson, Ulla Ritzén, Anette Scheibe, Marita Söderqvist och Michael Åhström, samt borgarrådssekreteraren från roteln Henrik Nerlund och biträdande borgarrådssekreteraren Magnus Thulin.

§ 10

Anmälan av remissyttrande till Boverket avseende förslaget ”Bostäder i områden utsatta för trafikbuller – en vägledning för fysisk planering med allmänna råd”

Dnr T2007-321-02535

Protokollsutdrag

Trafikkontoret hade den 27 augusti 2007 avgivit tjänsteutlåtande i rubricerade ärende, till vilket hänvisas. I tjänsteutlåtandet föreslogs enligt följande:

Trafik- och renhållningsnämnden godkänner anmälan.

Yrkanden

Bifall yrkades till kontorets förslag.

Ledamoten Torhild Lamo (v) yrkade bifall till förslag som redovisas i **bilaga F1**.

Beslut

Trafik- och renhållningsnämnden beslöt, efter propositioner på framställda yrkanden, enligt kontorets förslag:

Trafik- och renhållningsnämnden godkänner anmälan.

Reservation

Mot beslutet reserverade sig ledamoten Torhild Lamo (v) med hänvisning till sitt yrkande i **bilaga F1**.

Särskilda uttalanden

Särskilt uttalande gavs av vice ordföranden Jan Valeskog mf l (s) enligt **bilaga F2**.

Särskilt uttalande gavs av ledamoten Mats Lindqvist (mp) enligt **bilaga F3**.

Ersättaryttrande

Ersättaryttrande gavs av ersättaren Kajsa Stenfelt (v) i enligt **bilaga F1**.

Vid protokollet
Åse Geschwind

Rätt utdraget intygar:

Tillhör § 10, bilaga F1

Trafik- och renhållningsnämnden
2007-09-25

Tillhör ärende 10

Anmälan av remissyttrande till
Boverket avseende förslaget
”Bostäder i områden utsatta för
trafikbuller – en vägledning för
fysisk planering med allmänna
råd”

Torhild Lamo, Kajsa Stenfelt (v)

Förslag till beslut

Att i huvudsak godkänna förslaget till remissvar.

Att därutöver anföra följande:

För att långsiktigt kunna lösa konflikten mellan bullerkrav och bostadsbyggande krävs en minskning av trafiken och en överföring av en större del av trafiken till kollektivtrafik, cykel och gång. Tyvärr saknas detta perspektiv i utlåtandet. Att bygga nya vägar som ökar de totala trafikflödena är inte en hållbar lösning, varken ur ett hälso- eller klimatperspektiv.

Det finns också konkreta exempel på när möjligheten att minska bullernivåerna inte tagits tillvara, till exempel när E18 nu planeras i ytläge istället för i tunnel. En placering i tunnel skulle minska bullret och öka möjligheterna att bygga fler bostäder.

Det är positivt att Boverket tagit fram nya råd, som sätter fokus på hälsoeffekter från buller. Vi anser att Boverkets råd ska vara en målsättning och att Stockholmsmodellen är ett minimum, en kompromiss som ska göra det möjligt att förtäta och samtidigt ta hälsoeffekterna från buller på allvar.

Tillhör § 10, bilaga F2

Trafik- och renhållningsnämnden
2007-09-25

Tillhör ärende 10

Anmälan av remissyttrande till
Boverket avseende förslaget
”Bostäder i områden utsatta för
trafikbuller – en vägledning för
fysisk planering med allmänna
råd”

Jan Valeskog m fl (s)

Särskilt uttalande

Att människor trivs med att vistas i vissa miljöer är inte ett fullgott skäl för att inte ta bullergränser på allvar. Det är av stor vikt att det regelverk som syftar till att skydda människors hälsa utformas utifrån medicinska och vetenskapliga kriterier, och inte utifrån antaganden eller enskilda individers egna subjektiva uppfattningar. Delar av förvaltningarnas yttrande ger uttryck för detta.

Följderna av bullerproblem är inte kopplade till enskilda händelser eller kortare vistelser utan handlar om en långvarig vistelse i en utsatt livsmiljö. Det är svårt att dra slutsatser om konsekvenserna av en sådan miljö utifrån subjektiva upplevelser, inte minst på förhand. Därför måste medicinska kriterier bli tungt vägande vid fastställande av riktvärden för buller exempelvis för bullergränser på den ”tyst sidan” vid byggande av bostäder.

Det är också viktigt att modern teknik används för att tillförsäkra boende en god livsmiljö. En hög ljudklass på bland annat fönster är då rimligt att kräva.

Tillhör § 10, bilaga F3

Trafik- och renhållningsnämnden
2007-09-25

Tillhör ärende 10

Remissvar till Boverket angående
förslaget ”Bostäder i områden
utsatta för trafikbuller – en
vägledning för fysisk planering
med allmänna råd”

Mats Lindqvist (mp)

Särskilt uttalande

Det finns goda förutsättningar för att bygga bra bostäder i Stockholm. Vi står bakom den nuvarande tillämpningen av bullerkrav som ställs i Stockholm genom den så kallade Stockholmsmodellen. Det är dock viktigt att denna följs och inte urvattnas genom återkommande avsteg, samt att Stockholm verkar för att långsiktigt kunna uppfylla Boverkets allmänna råds riktlinjer.

Enligt Stockholms gällande Översiktsplans principer ska stadens byggas inåt och redan exploaterad mark ska användas vid byggande. Detta är mycket viktigt för att undvika stadsutglesning och för att kunna bevara närnaturen för stockholmarnas hälsa och rekreation.

För att minska bullerproblematiken vid både ny- och ombyggnation samt i befintlig bebyggelse är det väsentligt att planeringen görs ur ett helhetsperspektiv, det vill säga att detaljplaner relateras till hur de kan påverka närområdets och hela stadens utveckling i stort.

De nya riktlinjer som Boverket har tagit fram syftar till att skapa en god boendemiljö så att människor inte utsätts för hälsofara. Buller behöver inte vara inte synonymt med storstadsliv. Det är snarare ett samhällsproblem som bör minskas vid källan och åtgärdas för att skapa attraktiva livsmiljöer och levande stadsmiljöer i Stockholm.

Boverkets allmänna råd är rekommendationer som Stockholms stad bör eftersträva att följa. Hälsoaspekterna ska tas på allvar. Då Boverkets riktlinjer utgår från forskningsrön om de boendes hälsa går de inte att bortse från.

Trafikbuller är den störning som direkt berör flest människor. Miljöförvaltningens bullerkartläggning visar att längst med många av de mest trafikerade gatorna överstiger bullervärdena hälsosamma nivåer. För höga bullernivåer kan leda till sömnstörningar, hörselskador, medföra koncentrationssvårigheter och nedsatt prestationsförmåga. Forskare har påvisat att buller över 65 dBA kan leda till stressreaktioner, och öka risken för högt blodtryck, kärlkramp och hjärtinfarkt. Barn är särskilt utsatta. Både inomhus- och utomhusmiljön har stor betydelse för barnens utveckling och lärande.

Istället för att ignorera de hälsorisker som bullret medför måste Stockholm aktivt arbeta för att minska alla typer av onödigt buller. Fokus bör ligga på att minska bullret vid källan. Idag är biltrafiken den största bullerkällan. När biltrafiken efterhand minskar så minskar även trafikbullret.

Främst måste åtgärder göras för att undvika bullret. Tänk efter före och undvik utbyggnad av trafikleder i områden som är bra att exploatera för bostadsbyggande. Nya bostäder måste planeras och byggas så att trafiken inte ökar. Genom att bygga inåt och förtäta finns förutsättningar för att minska trafiken. Genom att bygga så att det finns service, förskolor och skolor i närområdet minskar behovet av bilresor. Bygg i områden nära kollektivtrafikens knutpunkter. Genom att säkerställa att det finns väl utbyggd kollektivtrafik i området vid inflyttning, främja cykling och bilpooler så kan trafiken och därmed trafikbullret minska ytterligare.

I befintliga äldre bostadsområden med bullerproblem idag måste åtgärder för att minska trafikbuller införas såsom hastighetsbegränsningar, satsningar på tyst asfalt och bullerskydd i särskilt bullerutsatta områden.

Vi står inte bakom den borgliga alliansens Vision Stockholm 2030 med en ökning av trafiken. Det handlar om ett vägval. Synen på tillväxt måste differentieras. Det är inte självklart att dagens trafik och transporter ska öka i takt med att antalet invånare ökar, snarare bidrar förtätningen till ett större underlag för en utökad kollektivtrafik och närhet till service.

På sikt måste kollektivtrafiken öka och biltrafiken minska i staden. Förändringar av invånarnas resmönster och val av andra trafikslag än bilar förändras när trängseln ökar och nya alternativ erbjuds. Utbyggnad av kollektivtrafiken bl a genom den planerade Citybanan samt styrmedel såsom de återinförda trängselskatterna kommer att påverka trafikmängderna.

Bostadsbyggandet måste ses i ett långsiktigt perspektiv. Byggnaderna kommer att finnas och användas under lång tid framöver. Klimatneutrala stadsdelar och klimatsmarta transporter och resor måste redan nu planeras och byggas för att främja en hållbar stadsbyggnad i Stockholm och en attraktiv livsmiljö för stockholmarna i framtiden.