



FARSTA STADSDELSFÖRVALTNING
AVDELNINGEN FÖR PERSONAL OCH KANSLI

TJÄNSTEUTLÅTANDE
DNR 306-644/2007
SID 1 (6)
2007-12-21

Handläggare: Cecilia Rivard
Telefon: 08-508 18 048

Till
Farsta stadsdelsnämnd
2008-01-24

**Förslag till åtgärdsprogram mot buller enligt
förordning om omgivningsbuller**

Remiss från miljö- och hälsoskyddsnämnden

Förslag till beslut

1. Stadsdelsnämnden överlämnar förvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.
2. Omedelbar justering.

Ulla Thorslund
stadsdelsdirektör

Lena Rabe
avdelningschef

Sammanfattning

Enligt förordningen om omgivningsbuller (Svensk författningssamling, SFS, 2004:675) ska kommuner med fler än 250 000 invånare utarbeta bullerkartor, beskrivningar av antalet exponerade samt åtgärdsprogram för omgivningsbullret i hela kommunen. Motsvarande krav finns på de övriga trafikverken, det vill säga Vägverket, Banverket och Luftfartsstyrelsen. Det omgivningsbuller som avses är väg-, järnvägs- och flygtrafik och viss industriell verksamhet.

Miljöförvaltningen har tagit fram ett förslag till åtgärdsprogram tillsammans med Vägverket, Banverket, Luftfartsverket (LFV), Storstockholms Lokaltrafik (SL), trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret. Förvaltningen föreslår att nämnden tillstyrker det remitterade förslaget till åtgärdsprogram.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts inom avdelningen för personal och kansli. Remisstiden sträcker sig fram till 2007-12-31 men förvaltningen har fått tiden förlängd till 2008-01-31.

Bakgrund

Åtgärdsprogrammet är upprättat med stöd av förordning om omgivningsbuller SFS 2004:675. Förordningen utgör införandet i svensk lagstiftning av EG-direktiv om bedömning och hantering av omgivningsbuller, 2002/49/EG.

Alla kommuner inom EU med mer än 250 000 invånare måste utarbeta bullerkartor, beskrivningar av antalet bullerexponerade samt åtgärdsprogram för omgivningsbullret i hela kommunen. Redan tidigare har i miljö- och hälsoskyddsnämnden 2006-10-10 godkänts ett förslag till upplägg av stadens arbete med att uppfylla förordningen. Beräkningar av antalet bullerexponerade i kommunen har redovisats till miljö- och hälsoskyddsnämnden 2007-08-28.

Förordningen är uppdelad i flera steg där det första steget är att utarbeta bullerkartor och beskrivningar av antalet bullerexponerade. I steg två ska ett åtgärdsprogram gällande för fem år redovisas, det som nu är på remiss. Förslaget till åtgärdsprogram har tagits fram av miljöförvaltningen tillsammans med Vägverket, Banverket, LFV, SL, trafikkontoret och stadsbyggnadskontoret. Åtgärdsprogrammet ska fastställas senast 2008-07-18. Det ska därefter fastställas av kommunfullmäktige som sedan översänder det till Naturvårdsverket.

Sammanfattning av förslaget till åtgärdsprogram

Åtgärdsprogrammets nivå

Miljöförvaltningens förslag till åtgärdsprogram för åren 2009-2013 är hållet på en övergripande nivå och omfattar fortsatta satsningar på skyddsåtgärder för utsatta inomhusmiljöer men fokuserar i framtiden på åtgärder vid källan.

Bullerkällor

De bullerkällor som ingår i stadens kartläggning och i föreslaget åtgärdsprogram är vägtrafik, spårtrafik, flygtrafik och visst industribuller.

Det gatu- och vägnät som staden är väghållare för omfattar 1530 km och till det tillkommer Vägverkets 40 km inom stadens gränser. För spårtrafiken finns två huvudmän som delar på ansvaret, Banverket och SL. Vad gäller flygtrafiken är bara Bromma flygplats med i förslaget. Till industriverksamhetens bullerkällor hör bland annat Stockholms Hamnar och Farsta värmeverk.

Riktvärden

Riksdagen antog 1997 riktvärden för trafikbuller som normalt inte bör överskridas vid nybyggnation av bostadsbebyggelse eller vid nybyggnation eller ombyggnad av

trafikinфраstruktur. De gränsvärden som gäller för buller inomhus är 30 dBA och vid fasad utomhus 55 dBA. Värdena avser den genomsnittliga ljudnivån under ett dygn. Riktvärdena finns inte inskrivna i någon författning utan uttrycker riksdagens ambitionsnivå och ska vägleda vid fysisk planering.

Bullerkartläggning och antal exponerade

En heltäckande så kallad strategisk bullerkartläggning av Stockholm har upprättats etappvis i tre delar. Innerstaden slutfördes 2003, Västerort 2005 och Söderort 2007. I kartläggningen ingår också att beskriva antal exponerade personer vid sin bostad. Drygt 270 000 personer är exponerade för vägtrafik med ljudnivåer över 55 dBA. Spårtrafiken orsakar höga bullernivåer för 50 000 personer, flygtrafiken berör 4 000 och industrier ett 30-tal invånare. Antalet invånare som är utsatta för ljudnivåer över 35 dBA i sina bostäder har dock sjunkit i hög grad. År 1970 exponerades 230 000 invånare för ljudnivåer över 35 dBA inomhus och för år 2007 var siffran knappt 30 000. Utomhusnivåerna har inte omfattats av samma minskningar, varken vid fasader eller allmänna platser.

Genomförda åtgärder hittills

Åtgärderna delas in under fyra rubriker: *Skyddsåtgärder*, (t ex bullerskärmar eller vallar och åtgärder av fönster), *Åtgärder vid källan*, (t ex farthinder och cirkulationsplatser), *Fysisk planering*, (t ex bygga tätt och ombyggnader av trafikleder), *Övrigt*, (t ex trafiksaneringar).

Skyddsåtgärderna som genomförts av de olika huvudmännen är i huvudsak byggande av bullerskärmar, bullervallar och fönsteråtgärder för att minska ljudnivåerna.

Åtgärder vid källan har inte varit lika framgångsrika då det kräver samordning mellan flera medverkande. Men åtgärder som genomförts lokalt är t ex farthinder och cirkulationsplatser som medför sänkta hastigheter och därmed mindre buller. Informationsinsatser har gjorts för att försöka minska användningen av dubbdäck. De nya pendeltågen är mindre bullrande än de föregående liksom de nya tunnelbanevagnarna. Signalsäkerhetssystemet som infördes på gröna linjen 1998 innebar färre ralsskarvar vilket gav lägre ljudnivåer.

Åtgärder inom den fysiska planeringen har främst varit principen att minst hälften av boningsrummen i varje lägenhet får ha ett värde av högst 55 dBA utanför fönster och inomhus får ljudnivån inte överstiga 30 dBA. Stadens övergripande strategi är att bygga staden inåt för att minska den totala miljöbelastningen. På så sätt motverkas ökande bilism, kollektivtrafiken gynnas och vatten- och avloppssystem kan användas rationellt med mera.

Andra stadsbyggnadsåtgärder som har haft stor betydelse för att minska bullret är t ex ombyggnaden av Söderleden till tunnel, överdäckningen av Södra stationsområdet och många bostadsprojekt har planerats på ett sätt att det kommit närområdet till del.

Övriga åtgärder som genomförts har varit trafiksaneringar, sänkt hastighet från 50 km/h till 30 km/h på bostadsgator, förbud mot tung trafik nattetid med mera.

Minskat buller för annat än bostäder

Bostadsmiljöer har varit de områden som prioriterats i arbetet mot buller men inventeringar och studier är genomförda även för andra miljöer än bostäder. Det finns också planer för ytterligare inventeringar. Till exempel planeras en inventering av bullerexponeringen för samtliga skolor, förskolor och äldreboenden.

För stadens parker och rekreationsområden påbörjades inventeringsarbetet i början av 1990-talet och det finns god kunskap om buller men några åtgärder har ännu inte genomförts. Studier har genomförts bland annat vid Ågestabron som visar på möjligheterna att begränsa bullret till omgivande vattenområden och närliggande bebyggelse. En inventering har gjorts över stadens begravningsplatser som visar att flera av dem är bullerutsatta och Skogskyrkogården bedöms vara en av de mest drabbade.

Planerade åtgärder inom en femårsperiod

Arbetet med skyddsåtgärder för att begränsa bullret inomhus fortsätter för samtliga ansvariga huvudmän men med en ökad satsning på att begränsa bullret vid källan. Fortsatta åtgärder från stadens sida är främst bidrag för fönsteråtgärder och när pengar finns och det är samhällsekonomiskt lönsamt att bygga bullerskärmar eller bullervallar. Inom den kommande tvåårsperioden kommer nytt bullerskyddsprogram att utarbetas där olika typer av buller och bullerkällor vägs samman. Då framkommer vilka områden som är totalt mest bullerutsatta och där ska åtgärder prioriteras. I programmet ska även miljöer som skolor, förskolor, äldreboenden och naturområden ingå.

Försök med lågbullrande vägbeläggning på några provsträckor (ingen i Söderort) ska genomföras under 2008 och är ett exempel på en åtgärd vid källan. Försöket ska utvärderas efter fem år. Staden planerar att i samarbete med Vägverket genomföra informationsinsatser för att minska användningen av dubbdäck. Vägverket planerar att intensifiera arbetet med lågbullrande beläggning förutsatt att provsträckorna fungerar tillfredsställande. Ansvariga för spårtrafiken utökar spårslipning och ställer krav vid upphandling om tystare bussar och tågagnar med mera.

Fysiska åtgärder på fem års sikt är exempelvis ett antal stora stadsbyggnadsprojekt som startar eller fortgår under perioden. Gemensamt ur bullersynpunkt är att dessa förbättrar ljudmiljön för omgivningen genom en avskärmande effekt alternativt att störande industrier försvinner.

Övriga åtgärder på sikt är t ex kunskapsutveckling för att bättre kunna bedöma bullersituationer, samverkan mellan olika parter, kvalitetssäkring av regler. Det kan också vara kontrollåtgärder av fordon avseende buller. Gemensamt för den här typen av åtgärder är att det krävs samarbete mellan olika parter då tillstånd ofta beslutas av andra myndigheter, t ex polisen.

Långsiktig strategi

Den långsiktiga strategin är i grunden samma som den på fem års sikt med fortsatta skyddsåtgärder främst för inomhusmiljön men i högre utsträckning även åtgärda problemet vid källan. Minska bullret vid källan kan göras på två sätt; antingen minskas bullret från fordonen eller alternativt att antalet fordonspassager minskas. Varje resa bör göras med ett så tyst transportmedel som möjligt. En övergång till ökad cykling är positivt där så är möjligt och även ett ökat kollektivt resande bidrar till mindre buller.

I samhällsplaneringen avseende nya byggnadsprojekt oavsett om det är bostäder eller trafikprojekt är det viktigt att inte bygga in nya problem utan istället eliminera eller minska befintliga problem.

Utvärdering

Åtgärdsprogrammet föreslås följas upp en gång per år av miljöförvaltningen och uppföljningen är en sammanställning av de åtgärder som görs enligt programmet. Åtgärdsprogrammet kan omprövas vid behov men senast fem år efter att det har fastställts. Det betyder att det åtgärdsprogram som nu ska fastställas blir underlag för nästa åtgärdsprogram som ska fastställas senast 2013. För att få tillräckligt med tid bör utvärderingen ske senast i början av 2012.

Kostnads- och nyttoanalys

Förslaget är allmänt utformat varför det är svårt att sätta pris på åtgärdsförslagen. Miljöförvaltningen påpekar dock att man kan förmoda att ju högre befolkningstätheten är i ett bullerutsatt område desto större är vinsten av att åtgärda nära bullerkällan. Exempelvis ökar nyttan av en tystare vägbeläggning om befolkningstätheten är hög. Nyttan av att kostnadseffektivt minska bullerstörningar i Stockholm kan förmodas vara stor.

Förvaltningens synpunkter och förslag

Det är ett omfattande förslag till åtgärdsprogram mot omgivningsbuller som skickats på remiss. Några riktigt konkreta åtgärder saknas om vad som ska utföras och även var någonstans de ska realiseras. Förslaget till åtgärdsprogram är som miljöförvaltningen påpekar på en övergripande nivå.

Bullerkällor som ingår i kartläggningen är vägtrafik, spårtrafik, flygtrafik och viss industriverksamhet. Flygtrafiken berör inte alls Farsta stadsdelsförvaltning. Industriebullret som berör stadsdelen enligt bilagan "Förteckning över anläggningar för industriell verksamhet" är Farsta värmeverk vilket är i drift i begränsad omfattning.

Förvaltningen har inte några direkta synpunkter på remissen. Vi vill dock ta tillfället i akt att uppmärksamma några platser inom vårt geografiska område där synpunkter om buller framförts från framför allt boende till stadsdelsförvaltningen.

I stadsdelsområdet finns det några bostadsområden som ligger i närheten av de stora trafiklederna Örbyleden och Nynäsvägen och där finns det många som upplever att de är störda av buller. Flerbostadshusen i Hökarängen längs Måndagsvägen som går parallellt med Örbyleden är ett exempel där boende har synpunkter på vägtrafikbuller. Vid det senast uppförda flerfamiljshuset (kv Annandagen, Helgdagsvägen) har det byggts bullerplank men tyvärr saknar den äldre bebyggelsen detta. Hastigheten är 50 km/h på denna sträcka av Örbyleden, något som ofta överskrids vilket antagligen bidrar till högt upplevt omgivningsbuller.

I Sköndal vid Nynäsvägen där bullerplanket upphör ligger ett antal villor i området kring Spettekaksvägen och de som bor i husen har länge önskat att få någon form av bullerdämpande åtgärd. Lite längre söderut på Farstavägen/Färnebogatan nära Farsta trafikplats upplever också de boende att de störs av trafikbuller.

Även boende längs med Magelungsvägen i kvarteret Trådkorset har länge agerat – hittills utan resultat – för att få bullerdämpande åtgärder utförda, främst för att hindra bullret från spårtrafiken. De som bor längs tunnelbanans dragning kan säkert på vissa avsnitt också uppleva att de är utsatta för omgivningsbuller med höga ljudnivåer.

Rekreatiomsområden har ofta höga bullernivåer och ett exempel är Gubbängsfältet. Området används i stor utsträckning för aktiviteter och evenemang och är delvis bullerskyddat med bullerplank och vallar. Enligt den Grönplan som togs fram av gatu- och fastighetskontoret 1998 för norra Farsta observerades att området är öppet, särskilt ut mot Nynäsvägen, och att ljudet sprider sig lätt. Några åtgärder har inte vidtagits under de närmare tio år som passerat.

Slutligen ett annat område som uppmärksammades i Grönplanen: Svedmyra längs med Grycksbovägen-Enskedevägen. Längs parkstråken i området upplevs ljudnivåerna som höga beroende på omgivningsbuller från vägtrafiken. Inte heller där har några åtgärder utförts.

Förvaltningen har i övrigt inget att tillägga utan föreslår att stadsdelsnämnden tillstyrker förslaget till åtgärdsprogram mot buller.

Bilaga

Miljöförvaltningens förslag till åtgärdsprogram mot buller enligt förordning om omgivningsbuller (SFS 2004:675).