



PM 2008: RII (Dnr 314-1338/2008)

Åtgärdsprogram 2009-2013 mot omgivningsbuller

Remiss från Banverket

Borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande

1. Som svar på remissen överlämnas och åberopas denna promemoria.
2. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

Föredragande borgarrådet Ulla Hamilton anför följande.

Ärendet

Sedan 2002 finns ett EG-direktiv om bedömning och hantering av omgivningsbuller, 2002/49/EG. Sverige har införlivat bestämmelserna i direktivet genom utfärdande av förordning (2004:675) om omgivningsbuller. Enligt förordningen ska Banverket utarbeta strategiska bullerkartor samt upprätta och fastställa åtgärdsprogram för de bansträckor som år 2006 trafikerades av mer än 60 000 fordon. Banverkets förslag till "Åtgärdsprogram 2009-2013 enligt förordningen om omgivningsbuller" har remitterats för yttrande till Stockholms stad.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och miljö- och hälsoskyddsnämnden.

Stadsledningskontoret ställer sig positivt till Banverkets förslag till åtgärdsprogram. Åtgärdsprogrammet är utformat som en strategi vilket ligger i linje med det förslag på åtgärdsprogram som staden utarbetat för egen del.

Exploateringsnämnden anser att val av strategi för bullerskyddsarbetet är bra och helt i linje med synen på bullerarbetet inom staden. Det finns dock ett antal frågor där en avvikande uppfattning kan skönjas och dessutom oklarheter som behöver förtydligas.

Trafik- och renhållningsnämnden och *stadsbyggnadsnämnden* anser att Banverkets bullerskyddsarbete är av stor vikt, men att arbetet ska inriktas mot att begränsa bullret vid källan och att gränsvärdesmätningar för byggnader ska göras på insidan av huset istället för vid fasaden.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att val av strategi för bullerskyddsarbetet är bra och helt i linje med synen på bullerarbetet inom staden. Det finns dock ett antal frågor där en avvikande uppfattning kan skönjas och dessutom oklarheter som behöver förtydligas.

Mina synpunkter

Stockholm är inne i en tillväxtfas som saknar motstycke i stadens moderna historia. År 2030 beräknas stadens befolkning ha ökat med 150 000 personer till närmare en miljon invånare. Redan idag är efterfrågan på bostäder i Stockholm stor och priserna mycket höga i jämförelse med resten av Sverige. Att skapa förutsättningar för ett fortsatt starkt bostadsbyggande har därför haft hög prioritet.

En av den tätas stadens många fördelar är att den är miljövänlig. I den tätastaden är det lättare att klara sig utan bil, förutsättningarna för en attraktiv kollektivtrafik är gynnsamma och fjärrvärme, vatten- och avloppssystem och andra gemensamma resurser kan nyttjas mer effektivt. Den tätastaden erbjuder vidare en spännande och rik vardagsmiljö som många människor uppskattar och den blandning av funktioner som kännetecknar den tätastaden bidrar till en levande, trygg och integrerad miljö. Den tätastaden är också hälsosam eftersom den ger goda möjligheter för människor att förflytta sig till fots eller med cykel.

Men den tätastaden är trots sina många fördelar förbunden med vissa utmaningar, varav buller från trafiken är ett av de största. När staden byggs inåt innebär det oundvikligen att en betydande del av de nyproducerade bostäderna byggs i områden med omfattande trafik.

Jag ställer mig därför positiv till det förslag till åtgärdsprogram som utarbetats av Banverket. Det går i linje med det förslag på åtgärdsprogram som staden utarbetat för egen del och som förväntas antas av kommunfullmäktige under hösten 2008.

Framför allt ser jag positivt på den del i Banverkets förslag till åtgärdsprogram som beskriver att den långsiktiga strategin med målet är att dämpa bullret vid källan eller förhindra att buller uppstår. Detta bör ge större samhällsekonomiska vinster i en tätbebyggd stad då fler människor omfattas av åtgärden jämfört med att vidta skyddsåtgärder. Att vidta åtgärder vid källan är också att anse som det enda långsiktiga alternativet för att kunna förena stadsbyggandet med högkvalitativa spårbundna kommunikationer. Att leda utvecklingen och ligga i framkant för att finna ny teknik och utveckla nya lösningar bör vara en del av Banverkets strategi för det långsiktiga bullerskyddsarbetet.

Det är viktigt att det fortsatta programarbetet beaktar aspekten att förena en fortsatt miljöanpassning av järnvägen med en växande storstadsregion.

I likhet med stadens förslag till åtgärdsprogram har Banverket valt att utforma åtgärdsprogrammet mer som en strategi med beskrivningar av åtgärdsinriktning och de möjligheter som finns att begränsa bullret. Det finns dock ett antal frågor där en avvikande uppfattning kan skönjas och dessutom oklarheter som behöver förtydligas. Jag hänvisar här till de synpunkter som framförts i facknämndernas gemensamma tjänsteutlåtande samt från stadsledningskontoret.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande

1. Som svar på remissen överlämnas och åberopas denna promemoria.
2. Protokollet i detta ärende förklaras omedelbart justerat.

Stockholm den 25 september 2008

ULLA HAMILTON

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Remiss av Åtgärdsprogram 2009-2013 mot omgivningsbuller

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Särskilt uttalande gjordes av borgarråden *Carin Jämtin* (s), *Yvonne Ruwaida* (mp) och *Ann-Margarethe Livh* (v) enligt följande.

En av de viktigaste frågorna för en god livsmiljö och stockholmarnas hälsa är att bullernivåerna i stadens bostadsområden hålls nere, främst genom förebyggande åtgärder och aktivt arbete för att minska bullret vid källan. Detta är en viktig utgångspunkt när nya tåg upphandlas och upprustning av järnvägar sker i tätbefolkade och högtrafikerade områden såsom Stockholm.

Det finns ingen anledning att vänta med åtgärder mot buller eftersom antalet resor med tåg kan antas öka med anledning av en ökande befolkning i storstadsregionerna och ett ökat intresse för klimatsmart kollektivt resande för att mota de pågående klimatförändringarna.

Det är beklagligt att det åtgärdsprogram som Banverket nu tagit fram inte innehåller mer konkreta åtgärder i form av tidsatta åtaganden. Detta är nödvändigt för att verkligen få minskat buller och för att inte riskera att bli tomma ord.

ÄRENDET

Sedan 2002 finns ett EG-direktiv om bedömning och hantering av omgivningsbuller, 2002/49/EG. Sverige har införlivat bestämmelserna i direktivet genom utfärdande av förordning (2004:675) om omgivningsbuller. Enligt förordningen ska Banverket utarbeta strategiska bullerkartor samt upprätta och fastställa åtgärdsprogram för de bansträckor som år 2006 trafikerades av mer än 60 000 fordon. Banverkets förslag till "Åtgärdsprogram 2009-2013 enligt förordningen om omgivningsbuller" har remitterats för yttrande till Stockholms stad.

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och miljö- och hälsoskyddsnämnden.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 5 september 2008 har i huvudsak följande lydelse.

Sammanfattning

Sedan 2002 finns ett EG-direktiv om bedömning och hantering av omgivningsbuller, 2002/49/EG. Sverige har införlivat bestämmelserna i direktivet genom utfärdande av förordning (2004:675) om omgivningsbuller. Enligt förordningen ska Banverket utarbeta strategiska bullerkartor samt upprätta och fastställa åtgärdsprogram för de bansträckor som år 2006 trafikerades av mer än 60 000 fordon. Banverkets förslag till "Åtgärdsprogram 2009-2013 enligt förordningen om omgivningsbuller" har remitterats för yttrande till Stockholm stad.

Åtgärdsprogrammet har avgränsats till att huvudsakligen hantera övergripande och strategiska åtgärder. Banverket har valt att integrera arbetet med åtgärdsprogram enligt förordningen om omgivningsbuller med Banverkets övriga bulleråtgärdsarbete.

Stadsledningskontoret ställer sig positiv till Banverkets förslag till åtgärdsprogram. Åtgärdsprogrammet är utformat som en strategi vilket ligger i linje med det förslag på åtgärdsprogram som staden utarbetat för egen del.

Stadsledningskontoret ser framför allt positivt på den del i programmet som beskrivs som en långsiktig strategi och där målet är att dämpa bullret vid källan eller förhindra att buller uppstår. Detta bör, på lång sikt, ge större samhällsekonomiska vinster i en tätbebyggd stad då fler människor omfattas av åtgärden jämfört med att vidta skyddsåtgärder. Att vidta åtgärder vid källan är också att anse som det enda långsiktiga alternativet för att kunna förena stadsbyggandet med högkvalitativa spårbundna kommunikationer. Att leda utvecklingen och ligga i framkant för att finna ny teknik och utveckla nya lösningar bör vara en del av Banverkets strategi för det långsiktiga bullerskyddsarbetet.

Det finns dock frågor som behöver utvecklas eller förtydligas. Däribland ansvaret för buller från järnväg för natur- och kulturområden, vilka kommuner som berörs av åtgärdsprogrammet samt ett resonemang om framtida konsekvenser av övergången till de nya EU-måtten.

Bakgrund

Sedan 2002 finns ett EG-direktiv om bedömning och hantering av omgivningsbuller, 2002/49/EG. Sverige har införlivat bestämmelserna i direktivet genom utfärdande av förordning (2004:675) om omgivningsbuller. Med omgivningsbuller avses buller från vägar, järnvägar, flygplatser och industriell verksamhet. Bestämmelserna om åtgärdsprogram enligt förordningen har kopplats till bestämmelser om miljö kvalitetsnormer i 5 kap miljöbalken. I

förordningen ställs krav på att Vägverket, Banverket, Luftfartsverket och kommuner med mer än 250 000 invånare ska kartlägga buller och upprätta åtgärdsprogram.

Enligt förordningen ska Banverket utarbeta strategiska bullerkartor samt upprätta och fastställa åtgärdsprogram för de bansträckor som år 2006 trafikerades av mer än 60 000 fordon. Banverkets förslag till "Åtgärdsprogram 2009-2013 enligt förordningen om omgivningsbuller" har remitterats för yttrande till Stockholm stad.

Banverkets förslag till åtgärdsprogram mot buller

Åtgärdsprogrammet omfattar bansträckor i hela landet som 2006 trafikerades med mer än 60 000 tåg. Sammanlagt omfattar kartläggningen 17 procent av den dubbel- eller flerspåriga järnvägen i landet.

Banverket har valt att integrera arbetet med åtgärdsprogram enligt förordningen om omgivningsbuller med Banverkets övriga bulleråtgärdsarbete. Banverkets förslag till åtgärdsprogram har avgränsats till att huvudsakligen hantera övergripande och strategiska åtgärder. Den långsiktiga strategin, enligt Banverket, och också den mest kostnadseffektiva är att förhindra att buller uppkommer eller att dämpa bullret nära källan. Åtgärder för att minska buller vid källan ger främst effekt på längre sikt och kommer enbart i mindre omfattning att påverka bullersituationen till 2013. För att uppnå de kortsiktiga nationella miljömålen är Banverkets strategiska inriktning på kort sikt att vidta skyddsåtgärder på de mest utsatta platserna.

Avgränsning av vilka platser i befintlig bebyggelse som anses vara mest bullerutsatta har gjorts i samband med genomförande av Banverkets pågående bullerskyddsarbete. Etappmål 1 har inneburit åtgärder i sovrum i permanentbostäder som utsätts för järnvägstrafikbuller över 55 dBA L_{max} (maximal ljudnivå vid fordonspassage) mer än fem gånger per natt. Etappmål 2 innebär att Banverket ska vidta bullerskyddsåtgärder dels när lokaler för vård, undervisning och barnomsorg utsätts för höga maximala bullernivåer inomhus och dels när bostadsmiljöer utomhus utsätts för höga ekvivalenta ljudnivåer. Dessa åtgärder genomförs fram till år 2015 och omfattar cirka 420 lokaler och cirka 1 850 bostäder. I samband med ny- och ombyggnad av bana har Banverket för avsikt att fortsätta att vidta bullerskyddsåtgärder.

Enligt förordningen ska åtgärdsprogrammet också innehålla en beskrivning av åtgärder för att skydda områden där ljudnivån anses utgöra en särskild kvalitet såsom till exempel parker och friluftsområden. Banverket anser att detta inte är en prioriterad uppgift för Banverket utan främst en uppgift som kan beaktas i kommunernas åtgärdsprogram.

Kostnaderna för att vidmakthålla etappmål 1 och genomföra etappmål 2 i hela landet har uppskattats till cirka 500 mnkr fram till år 2015. En förutsättning för att detta ska kunna genomföras är att finansiering sker med statliga medel. Den långsiktiga strategin, att åtgärda buller vid källan, är ännu inte möjlig att lönsamhetsberäkna.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts av stadsledningskontorets finansavdelning och samråd har skett med stadsdirektörens stab.

Stadsledningskontorets synpunkter och förslag

Stadsledningskontoret ställer sig positivt till det förslag till åtgärdsprogram som utarbetats av Banverket. Åtgärdsprogrammet är utformat som en strategi, liksom det förslag på åtgärdsprogram som staden utarbetat för egen del och som förväntas antas av kommunfullmäktige under hösten 2008.

Stadsledningskontoret ser framför allt positivt på den del i Banverkets förslag till åtgärdsprogram som beskriver den långsiktiga strategin med målet är att dämpa bullret vid källan eller förhindra att buller uppstår. Detta bör ge större samhällsekonomiska vinster i en tätbebyggd stad då fler människor omfattas av åtgärden jämfört med att vidta skyddsåtgärder. Att vidta åtgärder vid källan är också att anse som det enda långsiktiga alternativet för att kunna förena stadsbyggandet med högkvalitativa spårbundna kommunikationer. Att leda utvecklingen och ligga i framkant för att finna ny teknik och utveckla nya lösningar bör vara en del av Banverkets strategi för det långsiktiga bullerskyddsarbetet.

Stadsledningskontoret anser att det är bra att bulleråtgärderna utvidgas till att, utöver bostäder, även omfatta lokaler för vård och omsorg. Stadsledningskontoret anser dock att Banverket som trafikhuvudman även har ansvar för det buller som uppstår från järnväg i natur- och kulturområden. Frågan kan belysas i kommunens åtgärdsprogram, men ansvaret för kartläggning och åtgärdsprogram åvilar Banverket.

Stadsledningskontoret anser att åtgärdsprogrammet bör kompletteras med en beskrivning av antalet som berörs av föreslagna åtgärder längs de sträckningar som trafikeras med mer än 60 000 tåg per år. Banverket särredovisar inte detta utan hänvisar till att förslaget till åtgärdsprogram integrerats med Banverkets övriga bulleråtgärdsarbete. Det framkommer inte heller vilka kommuner som berörs av förslaget till åtgärdsprogram.

Vidare instämmer stadsledningskontoret med exploateringsnämndens, stadsbyggnadsnämndens, trafik- och renhållningsnämndens samt miljö- och hälsoskyddsnämndens uppfattning om att ljudnivåerna i enlighet med etappmål 1 och 2 utgör en låg ambitionsnivå i jämförelse med till exempel Storstockholms Lokaltrafik AB som åtgärdar bostäder där maximalnivån från spårtrafiken i samtliga rum överskrider 50 dBA inomhus.

Banverket har valt att beskriva åtgärderna baserat på svenska mått och riktvärden. Bullerkartläggningen är även genomförd i enlighet med de nya EU-måtten. Stadsledningskontoret anser att det är nödvändigt med ett resonemang om konsekvenserna av övergången till de nya EU-måtten. Staden har ett ambitiöst bostadsbyggnadsprogram och därför måste konsekvenserna för framtida utbyggnader av bostäder och arbetsplatser kring järnvägsspår belysas.

I stadens vision som sträcker sig till år 2030 bedöms bland annat befolkningen öka. Detta förutsätter en god kollektivtrafik och fler bostäder. Stadsledningskontoret förutsätter att det fortsatta programarbetet beaktar aspekten att förena en fortsatt miljöanpassning av järnvägen med en växande storstadsregion.

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 21 augusti 2008 att som svar på remissen återropa exploaterings-, trafik- och stadsbyggnadskontorets samt miljöförvaltningens gemensamma utlåtande.

Reservation anfördes av ledamoten Ann-Margarethe Livh (v), med hänvisning till sitt yrkande att nämnden lämnar remissen utan eget ställningstagande.

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Emilia Hagberg (mp), *bilaga 1*.

Ersätтарыttrande gjordes av ersättaren Torkel Tigerschiöld (mp), *bilaga 1*.

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 19 augusti 2008 att som svar på remissen i huvudsak återropa exploaterings-, trafik- och stadsbyggnadskontorets samt miljöförvaltningens gemensamma utlåtande samt att därutöver anför följande:

Den täta staden är trots sina många fördelar förbunden med vissa utmaningar, varav buller är en av de största. När staden byggs inåt innebär det oundvikligen att en betydande del av de nyproducerade bostäderna byggs i områden med omfattande bul-

lerstörningar. Modern teknik kan dock effektivt begränsa buller på ett sätt som tidigare var otänkbart och det är dessutom uppenbart att många människor gärna accepterar en lite bullrigare omgivning i utbyte mot de fördelar som är förknippade med att bo och arbeta centralt i en stad. Nämnden anser således att Banverkets bullerskyddsarbete är av stor vikt, men att arbetet ska inriktas mot att begränsa bullret vid källan och att gränsvärdesmätningar för byggnader ska göras på insidan av huset istället för vid fasaden.

Reservation anfördes av vice ordföranden Jan Valeskog m.fl. (s), tjänstgörande ersättaren Kajsa Stenfelt (v) och ledamoten Mats Lindqvist (mp) med hänvisning till kontorets förslag.

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 29 augusti 2008 att som svar på remissen i huvudsak återropa exploaterings-, trafik- och stadsbyggnadskontorets samt miljöförvaltningens gemensamma utlåtande samt att därutöver anför följande:

Den täta staden är trots sina många fördelar förbunden med vissa utmaningar, varav buller är en av de största. När staden byggs inåt innebär det oundvikligen att en betydande del av de nyproducerade bostäderna byggs i områden med omfattande bullerstörningar. Modern teknik kan dock effektivt begränsa buller på ett sätt som tidigare var otänkbart och det är dessutom uppenbart att många människor gärna accepterar en lite bullrigare omgivning i utbyte mot de fördelar som är förknippade med att bo och arbeta centralt i en stad. Stadsbyggnadsnämnden anser således att Banverkets bullerskyddsarbete är av stor vikt, men att arbetet ska inriktas mot att begränsa bullret vid källan och att gränsvärdesmätningar för byggnader ska göras på insidan av huset istället för vid fasaden.

Reservation anfördes av Teres Lindberg (s), Arhe Hamednaca (s), Gunni Ekdahl (s), Hasan Dölek (s) och Maria Hannäs (v) med hänvisning till kontorets förslag.

Reservation anfördes av Cecilia Obermüller (mp) med hänvisning till sitt yrkande att nämnden lämnar remissen utan eget ställningstagande.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 26 augusti 2008 att som svar på remissen i huvudsak återropa exploaterings-, trafik- och stadsbyggnadskontorets samt miljöförvaltningens gemensamma utlåtande.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Åsa Romson (mp), ledamöterna Eva Louise Erlandsson Slorach (s), Malte Sigemalm (s), Ulla Jöhnk (s) och Stellan Hamrin (v) samt ersättarna Gerd Sjöberg-Granlund (s), Hassan Said Mahamed (s), Fredrik Canerstam (s) och Charles Berkow (mp), *bilaga 1*.

Exploateringskontorets, stadsbyggnadskontorets, trafikkontorets samt miljöförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 1 augusti 2008 har i huvudsak följande lydelse

Sammanfattning

Enligt EG-direktiv 2002/49/EG och förordning om omgivningsbuller, SFS 2004:675, ska Banverket utarbeta bullerkartor samt upprätta och fastställa åtgärdsprogram för de bansträckor som år 2006 trafikeras av mer än 60 000 tåg.

Förvaltningarna anser att val av strategi för bullerskyddsarbetet är bra och helt i linje med synen på bullerarbetet inom staden. Det finns dock ett antal frågor där en avvikande uppfattning kan skönjas och dessutom oklarheter som behöver förtydligas.

De områden som behöver utvecklas är scenariobeskrivningar av bullerutvecklingen vid källan, särredovisning av de mest trafikerade järnvägssträckorna, Banverkets syn på de nya EU-bullermåtten, skyddsåtgärder samt åtgärder vid natur- och kulturmiljöer.

Remissen

Banverket har översänt samrådsförslag till åtgärdsprogram mot buller för perioden 2009-2013. Enligt EG-direktivet och förordningen om omgivningsbuller ska åtgärdsprogrammet omfatta de järnvägssträckor som år 2006 trafikerades av mer än 60 000 tåg. Remisstiden har utsatts till 2008-08-31. Inom staden har remissen översänts till stadsledningskontoret, exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret och miljöförvaltningen för yttrande senast 2008-08-29.

Bakgrund

Enligt EG-direktiv 2002/49/EG och förordning om omgivningsbuller, SFS 2004:675, ska Banverket utarbeta bullerkartor samt upprätta och fastställa åtgärdsprogram för de bansträckor som år 2006 trafikeras av mer än 60 000 tåg.

Enligt samma direktiv och förordning ska kommuner med mer än 250 000 invånare kartlägga buller från väg-, spår- och flygtrafik samt buller från större industrianläggningar. Kommunerna ska även i likhet med trafikverken utarbeta åtgärdsprogram mot buller. Miljöförvaltningen har genomfört kartläggning av bullersituationen och upprättat förslag till åtgärdsprogram för staden i samråd med Ban-, Väg- respektive Luftfartsverket, Storstockholms Lokaltrafik, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret. Miljö- och hälsoskyddsnämnden godkände förslag till åtgärdsprogram 2008-05-22. Ärendet kommer att föreläggas kommunfullmäktige för godkännande och därefter redovisas till Naturvårdsverket.

För genomförande av de olika delar som ingår i EG-direktivet/förordningen finns sedan ett par år tillbaka en arbetsgrupp med berörda kommuner och myndigheter. Arbetsgruppen leds av Naturvårdsverket och består i övrigt av Stockholm, Göteborg, Malmö, Vägverket, Banverket, Luftfartsstyrelsen och Boverket.

Banverkets samrådsförslag

Föreliggande förslag avser bansträckor i hela landet med mer än 60 000 tåg per år. Banverket har identifierat följande banor: Västa stambanan, Södra stambanan, Ostkustbanan och Mälarbanan. Åtgärdsprogrammet är avfärdat på en strategisk och övergripande nivå med syfte att sprida information om buller från järnvägen samt möjligheter att begränsa bullret. Programmet är sålunda inte detaljerat med konkreta åtgärdsförslag på bansträckningarna. Banverket har följande strategi för bullerskyddsarbetet.

- Antalet människor som är störda av buller- och vibrationer från järnvägstransport-systemet ska minska
- Banverkets strategiska inriktning inom buller och vibrationsområdet är att förhindra att buller och vibrationsstörningar från järnvägen uppkommer samt att vidta buller-skyddsåtgärder på de mest utsatta platserna.

I programmet upptas ett stort avsnitt med redovisning av buller vid källan samt specifika åtgärder för att minimera dessa. Det gäller kontaktledningar, motorer, bromssystem m.m. och berör såväl gods- som persontåg. På Banverkets hemsida www.banverket.se finns hela programmet inklusive bullerkartläggningen.

Planerade bullerskyddsåtgärder kommande fem år

Banverkets etappmål 1 om åtgärder för sovrum i permanentbostad med järnvägsbuller över 55 dBA L_{max} > fem gånger per natt blev i huvudsak klart 2005. Etappmål 2 omfattar åtgärder för vård, undervisning och barnomsorg med bullernivåer inomhus L_{max} > 55 dBA samt utomhus vid bostadsmiljöer med ekvivalenta ljudmiljöer L_{eq24h} > 70 dBA. Under perioden 2008-2015 avsätts 800 mskr för efterbehandling av förorenad mark, energieffektiviseringsåtgärder och bullerskyddsåtgärder. Kostnaden för att genomföra etappmål 2 i hela landet har av Banverket uppskattats till 500 mnkr.

Förvaltningarnas synpunkter

I likhet med stadens förslag till åtgärdsprogram har Banverket valt att utforma åtgärdsprogrammet mer som en strategi med beskrivningar av åtgärdsinriktning och de möjligheter som finns att begränsa bullret. Även strategins utformning har likheter med det förslag till åtgärdsprogram som staden utarbetat. Strategin går i stora drag ut på fortsatta satsningar på skyddsåtgärder för den mest utsatta bebyggelsen samtidigt som arbetet successivt inriktas mot alltmer omfattande satsningar på att begränsa bullret vid källan.

Förvaltningarna anser att val av strategi för bullerskyddsarbetet är bra och helt i linje med synen på bullerarbetet inom staden.

Det finns dock ett antal frågor där en avvikande uppfattning kan skönjas och dessutom oklarheter som behöver förtydligas. Förvaltningarna redogör i det följande för dessa frågeställningar och oklarheter.

Beskrivning av åtgärder vid källan

I åtgärdsprogrammet beskrivs ingående vilka möjligheter som finns att på olika sätt begränsa bullret vid källan. Samtidigt anges att källåtgärder i huvudsak ger effekter på längre sikt och endast i liten omfattning kommer att påverka bullersituationen de närmaste fem åren. Beskrivningen utvecklas i avsnittet om långsiktig strategi, men det saknas scenariobeskrivningar som kan ge läsaren information om vilka möjligheter och bullerreduktion som redovisade källåtgärder kan innebära. Förvaltningarna inser svårigheterna med att ange mer detaljerade uppgifter om ljudreduktion, eftersom dessa beror på typ av spår, trafikeringsfordon, internationella åtgärder m fl faktorer. Det vore ändå intressant om beskrivningen kan kompletteras med bullersituationen vid några tänkbara scenarios, t ex förväntad utveckling, kraftfulla satsningar samt utveckling om ingenting görs.

Sträckor som omfattas av EG-direktivet/förordningen

Det anges tydligt att ”åtgärder längs de sträckor som omfattas av åtgärdsprogrammet inte kommer att särbehandlas/särredovisas, utan ingå i pågående och föreslagna åtgärdsprogram”. Motiveringen är att dessa de mest trafikerade järnvägssträckorna (>60 000 tåg/år) endast

utgör en mindre del av järnvägsnätet. Men samtidigt är det enligt förordningen just dessa som åtgärdsprogrammet skall inriktas mot. Eftersom de mest trafikerade sträckorna rimligen bör innehålla många av de boende som är mest exponerade för buller, så bör programmet innehålla en särskild beskrivning av exponeringen utmed dessa sträckor. Hur många boende som fått åtgärder vidtagna ingår i dessa 31 mil? Hur många av dessa ingår i etapp 2? Finns behov av särskilda satsningar för boende vid dessa mest trafikerade järnvägssträckor? Vilka kommuner berörs av dessa 31 mil högt trafikerade sträckor?

Svenska riktvärden och europeiska bullermått

Banverket har genomfört bullerkartläggningen i både de traditionella svenska måtten och i de nya EU-bullermåtten L_{DEN} och L_{NIGHT} . Eftersom vi i Sverige ännu saknar riktvärden uttryckta i L_{DEN} och L_{NIGHT} , så har Banverket konsekvent valt att beskriva kommande åtgärder baserat på svenska mått och riktvärden. Det kan tyckas rimligt, men på sikt bör även Sverige anpassas till gemensamma EU-mått, vilket är ett av syftena med direktivet och den harmonisering av bullerarbetet som genomförs. Det vore därför intressant om Banverket i det fortsatta bullerskyddsarbetet utvecklar sin syn på de nya måtten och vad en implementering av dessa mått kan innebära för konsekvenser för prioriteringar och satsningar på olika åtgärder inom det svenska järnvägsnätet. Kan det t ex innebära att mer högt trafikerade sträckor i tätorterna prioriteras i större utsträckning än idag?

Skyddsåtgärder – Etapp 1 och 2

Skyddsåtgärder i enlighet med etappmål 1 är i huvudsak klart, innebärande åtgärder för att begränsa bullret inomhus i sovrum vid exponering för mer än 55 dBA maximal ljudnivå minst 5 ggr/natt. Etapp 2 innebär skyddsåtgärder vid lokaler för vård, undervisning och barnomsorg där den maximala ljudnivån inomhus överstiger 55 dBA maximalnivå samt utomhus vid bostadsmiljöer där dygnsekvivalent ljudnivå överstiger 70 dBA. Etappmål 2 ska enligt Banverkets framtidsplan genomföras under perioden fram till 2015. Totalt berörs 420 lokaler för vård, undervisning och barnomsorg samt 1 850 bostäders utemiljöer.

Förvaltningarna vill här påpeka att ljudnivåerna i enlighet med etappmål 1 och 2 utgör en låg ambitionsnivå. Som jämförelse kan nämnas att SL åtgärdar bostäder där maximalnivån från spårtrafiken överskrider 50 dBA inomhus och då ingår samtliga boningsrum, inte enbart sovrum.

Banverket motiverar den låga ambitionsnivån med att åtgärdskostnaderna är höga och att det saknas resurser att öka takten i åtgärdsarbetet. Kostnaden för åtgärder vid de 420 + 1 850 fastigheter som ingår i etapp 2 har beräknats till 500 mnkr vilket överslagsmässigt innebär 250 000 kronor per objekt. Det låter som en mycket hög kostnad per objekt vilket leder till följdfrågan om detta verkligen är en rimlig prioritering. Om ambitionen istället inriktades mot att t ex begränsa sömnstörningar för de mest utsatta genom fasadåtgärder bör betydligt fler boende kunna åtgärdas.

Det framgår inte i åtgärdsprogrammet vilken policy som Banverket avser tillämpa vid arbetet med ljudreducerande fasadåtgärder. Exempelvis vilka rum som är åtgärdsberättigade, ljudreducerande ventilationsdon osv. Denna fråga bör utvecklas i det fortsatta bullerskyddsarbetet.

Natur- och kulturmiljöer

Betydelsen av god ljudkvalitet i parker och rekreationsområden har särskilt uppmärksamats på senare år. I EG-direktivet betonas betydelsen av att medlemsländerna även hanterar dessa områden i sina kartläggningar och åtgärdsprogram. I förordningen anges att åtgärdsprogrammet ska innehålla en beskrivning av åtgärder för att skydda områden där ljudnivån ansetts utgöra en särskild kvalitet såsom parker, rekreationsområden, friluftsområden och

andra natur- och kulturområden.

Banverket anser att det ”inte är en prioriterad uppgift” att vidta åtgärder för bullerutsatta natur- och kulturmiljöer, utan att detta är en uppgift att beakta i kommunernas åtgärdsprogram. Förvaltningarna anser att trafikhuvudmannen i detta fall Banverket har ansvar för buller från järnvägstrafik även för utsatta natur- och kulturområden. Frågan kan belysas i kommunalt åtgärdsprogram men ansvaret för åtgärder åvilar Banverket.

Förvaltningarnas förslag till beslut

Förvaltningarna föreslår att respektive nämnd beslutar att som svar på remissen från kommunstyrelsen översända och åberopa detta tjänsteutlåtande.

Slut

RESERVATIONER M.M.

Exploateringsnämnden

Särskilt uttalande gjordes av ledamoten Emilia Hagberg (mp) samt *ersättaryttrande* gjordes av ersättaren Torkel Tigerschiöld (mp) enligt följande

Det är beklagligt att det åtgärdsprogram som Banverket nu tagit fram inte innehåller mer konkreta åtgärder i form av tidsatta åtaganden. Detta är nödvändigt för att verkligen få minskat buller och för att inte riskera att bli tomma ord.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Åsa Romson (mp), ledamöterna Eva Louise Erlandsson Slorach (s), Malte Sigemalm (s), Ulla Jöhnk (s) och Stellan Hamrin (v) samt ersättarna Gerd Sjöberg-Granlund (s), Hassan Said Mahamed (s), Fredrik Canerstam (s) och Charles Berkow (mp) enligt följande

”Det är beklagligt att det åtgärdsprogram som Banverket nu tagit fram inte innehåller mer konkreta åtgärder i form av tidsatta åtaganden. Detta är nödvändigt för att verkligen få minskat buller och inte riskera bli tomma ord.”