



Kontaktperson

Göran Westberg

Avdelningen för trafikplanering

Telefon: 08-508 273 61

goran.westberg@tk.stockholm.se

Till

Trafiknämnden 2005-10-25

## **Bostadsbyggandet i våra storstäder. Motion av Jan Björklund m.fl. (fp) nr. 2005:50**

### **Förslag till beslut**

Trafiknämnden beslutar att som svar på remissen från kommunstyrelsen överlämna och åberopa detta tjänsteutlåtande.

Per Aronson

Anette Scheibe

### **Sammanfattning**

I motionen framförs synpunkter på Boverkets förslag till tillämpning av nationella riktvärden för trafikbuller vid nybyggnad av bostäder. Med en strängare tolkning än den som gäller idag kan det befaras att flera planerade bostadsprojekt inte kan byggas. Motionärerna föreslår därför att staden uppvaktar regeringen med bland annat krav på att riktvärdena tillämpas på samma sätt som hittills.

Kontoret redogör kortfattat för kontorets bullerskyddsarbete, där bland annat ett samarbete med andra förvaltningar och länsstyrelsen pågår. En gemensam vägledning har utarbetats i rapporten *Trafikbuller och planering*. Kontoret anser att buller i större utsträckning bör bekämpas vid källan, d.v.s. att man bör arbeta för att få fram tystare fordon i stället för att skärpa kraven på bostädernas riktvärden för utomhusbuller. Här finns en stor potential, som Vägverket har redovisat. Sådana åtgärder gynnar dessutom även dem som redan bor i bullerstörda lägen. Kontoret anser att den gällande tolkningen av riktvärdena för trafikbuller är tillfredsställande och att en skärpning skulle försvåra stadens strategi att bygga staden inåt.

## Bakgrund

Motionen har remitterats till stadsbyggnadsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, trafiknämnden och marknämnden för yttrande senast 2005-09-30. Remisstiden har förlängts för trafiknämnden till 2005-10-25.

I motionen från Jan Björklund (fp) m.fl. framförs synpunkter på Boverkets utredning om tillämpning av nationella riktvärden för trafikbuller vid nybyggnad av bostäder. Utredningen bygger på ett regeringsuppdrag som Boverket fick i samband med att regeringen upphävde en detaljplan för bostadsändamål i kv. Stuten i Stockholms innerstad år 2003. Boverket skulle utarbeta ett fördjupat underlag för tillämpningen av riksdagens bullerriktvärden. Underlaget är tänkt att användas som en vägledning vid planering och byggande av bostäder. Uppdraget redovisades i november 2004 i rapporten *Tillämpning av riktvärden för trafikbuller vid planering för och byggande av bostäder*. Regeringen har ännu inte tagit ställning till Boverkets rapport.

När det gäller buller har staden och länsstyrelsen kommit överens om en tillämpning av gällande riktlinjer, som medger bebyggelse även i bullerutsatta lägen, givet att ett antal villkor är uppfyllda. Bland annat ska alla lägenheter ha tillgång till en så kallad "tyst sida" samt tillräcklig fasadisolering.

## Motionen

Motionärerna anser att om riktvärdena för inomhusbuller skärps, så kan det medföra att flera planerade bostadsprojekt i Stockholm inte kan genomföras. Stockholm, liksom många andra kommuner, planerar nya bostäder i attraktiva lägen som tidigare varit ianspråktaga för andra ändamål, till exempel i gamla hamnområden eller vid järnvägsstationer. Med en skärpning av riktlinjerna blir det svårare att bygga i dessa centrala områden. I stället banas väg för nybyggnation i mer perifera lägen, långt från citykärnorna. Det medför ett ökat resande, jämfört med om man bygger i centrala, kollektivtrafikhöga lägen.

I motionen påpekas också att buller kan vara ett stort problem för många människor och att stor energi bör läggas på att åtgärda bullerkällorna. Motionärerna anser också att det bör ställas långtgående krav på miljöanpassning när det gäller bullerskydd. Dessa krav får dock inte utformas så att storstadsbebyggelse blir alltför svår att genomföra. Motionen förespråkar en samhällsplanering med avvägning i målkonflikter, såsom bullerstörningar och bostadsbyggande.

Mot denna bakgrund framför motionärerna följande yrkanden:

1. Att uppvakta regeringen och bostadsutskottet med kraven att
  - a. De nya riktlinjerna, med en maxgräns för 65 dB för att tillåta bostadsbebyggelse, avslås.
  - b. De nya riktlinjerna för bullergränsen 45-50 dB på den "tysta sidan" avslås.
  - c. Bullret skall mätas under den tid som människor normalt sover i sina bostäder, d.v.s. på natten.
  - d. Såväl Vägverket som Banverket bör skynda på utredningar om nya bestämmelser för vägbeläggning och bullerskydd.
2. Nya kringfartsleder och järnvägsspår i Stockholm skall i allt väsentligt byggas i underjordiska tunnlar. När trafiken flyttar ner förbättras ljudmiljön ovan jord.

## Gällande regelverk

Riksdagen tog år 1997 ställning till riktvärden för trafikbuller i samband med behandlingen av propositionen *Infrastrukturinriktning för framtida transporter* (prop. 1996/97:53, bet. 1996/97:TU7, rskr. 1996/97:174). Enligt riksdagens beslut bör följande riktvärden normalt inte överskridas vid nybyggnation av bostadsbebyggelse eller vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur:

30 dB(A) ekvivalentnivå inomhus,  
45 dB(A) maximalnivå inomhus nattetid,  
55 dB(A) ekvivalentnivå utomhus (vid fasad),  
70 dB(A) maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad.  
Vid åtgärd i järnväg eller annan spåranläggning avser riktvärdet för buller utomhus 55 dB(A) ekvivalentnivå vid uteplats och 60 dB(A) ekvivalentnivå i bostadsområdet i övrigt.

Enligt riksdagsbeslutet utgör riktvärdena den långsiktiga ambitionsnivån för åtgärder mot trafikbuller. Riktvärdena är inte rättsligt bindande normer. De ska vara vägledande för bedömningar och ta hänsyn till lokala faktorer och särskilda omständigheter i det enskilda fallet.

Många tolkar Boverkets redovisning av regeringsuppdraget som en skärpning av gällande praxis beträffande kravet på den så kallade tysta sidan, från 55 dBA till 50dBA eller helst 45 dBA. Till exempel gör Vägverket denna tolkning.

## Kontorets synpunkter

Trafikkontoret har sedan slutet av 1980-talet tillsammans med miljöförvaltningen kartlagt bullersituationen vid stadens gator. Ett stort antal fastigheter belägna vid gator har bullernivåer över 65 dBA vid fasaderna. Främst är det gator och vägar med mer än 6 000 fordon per dygn som ger upphov till denna bullernivå. För att komma till rätta med situationen har kontoret avsatt medel i budget för komplettering, eller utbyte, av fönster samt ventilationsanordningar. Kontoret har årligen lämnat bidrag med ca 10

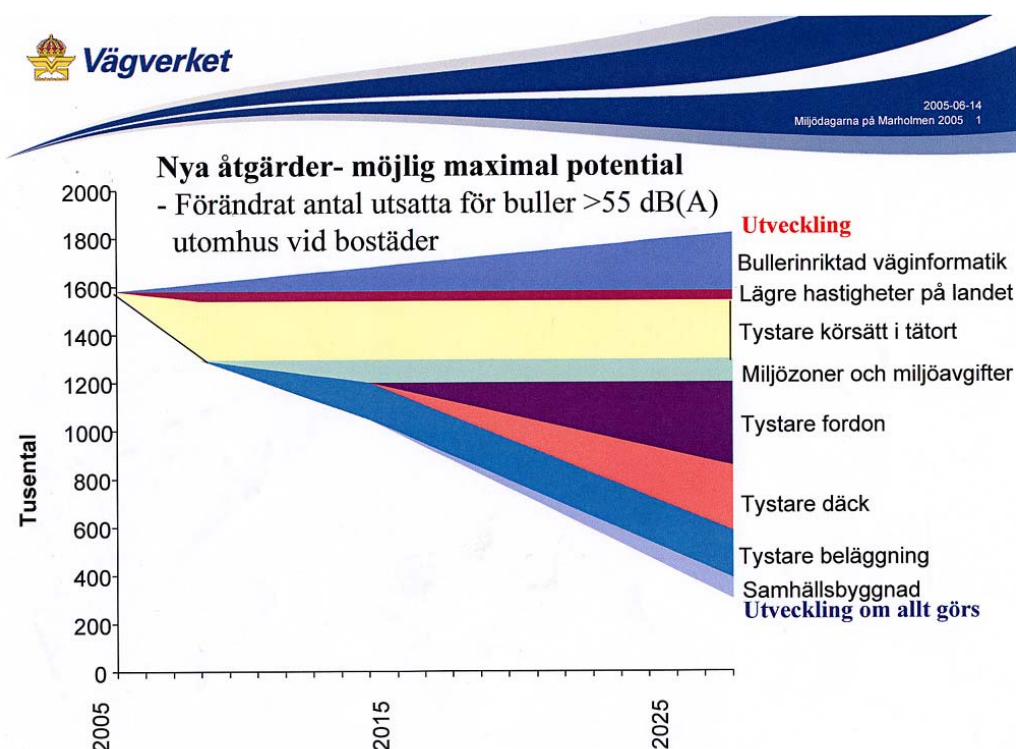
miljoner kronor till fastighetsägare. Där möjlighet finns anordnas bullerplank eller motsvarande för att minska bullerolägenheterna. I genomsnitt har 5 miljoner kronor årligen förbrukats för detta ändamål. Även olika typer av vägbeläggning kan påverka bullernivån. Kontoret följer utvecklingen på området. Vägverket och Skanska gör för närvarande fältprov med olika former i Botkyrka. Slutligen kan nämnas att sedan hastighetsgränsen 30 km/tim infördes på stadens lokalgator i februari 2005, så har bullersituationen på dessa gator förbättrats.

#### *Stadens planeringsstrategi*

I stadens översiktsplan, ÖP 99, är inriktningen att i första hand bygga på redan ianspråktagen mark och i goda kollektivtrafiklägen. Med strategin ”bygg staden inåt” skapas en förtätning, som utnyttjar befintlig kollektivtrafik och gynnar kortare resor med gång och cykel. Strategin innebär att nyproduktion av bostäder i högre grad än tidigare sker intill områden med omfattande väg- och spårtrafik.

För att få en samsyn mellan berörda förvaltningar och länsstyrelsen i planeringsfrågor för nya bostäder, har ett gemensamt arbete ägt rum. Resultatet redovisas i rapporten *Trafikbuller och planering*. Parterna är i princip ense om tolkningen och tillämpningen av riktvärdena för inomhusbuller.

Vid detaljplaneläggning för bostäder är det en strävan att planera så, att buller begränsas genom byggnadsutformning och andra åtgärder. Dessa åtgärder har en begränsad effekt på det totala samhällsbullret. Tystare fordon, mindre bullrande däck och vägbeläggningar som dämpar ljud ger avsevärt större effekt. Vägverket har uppskattat effekterna av olika åtgärder i nedanstående diagram.



Som framgår av diagrammet finns det en stor potential i att begränsa buller vid källan. Trafikkontoret stöder dessa tankegångar. Det ger större effekter om bullret åtgärdas direkt vid källan, till exempel om dubbdäcksanvändningen minskas. Sådana åtgärder gynnar därtill även dem som redan bor i bullerstörda lägen.

#### *Tillämpningen av riktvärden för buller*

Kontoret delar motionärernas synpunkt att riktvärdena för buller även fortsättningsvis bör tillämpas så som de hittills gjort. Kontoret delar även motionärernas uppfattning att man i första hand ska begränsa bullret vid källan. Kontoret anser att samarbetet mellan länsstyrelsen och staden fungerar väl, när det gäller att skapa förutsättningar för bostadsprojekt i mer krävande lägen, som ändå ger goda boendemiljöer. En sammanvägning av olika för- och nackdelar har visat sig medföra goda lösningar i en levande och föränderlig stad. Kontoret menar att en strängare tillämpning av riktlinjerna försvårar stadens strategi att ta tillvara goda lägen för bebyggelse nära kollektivtrafiken. En skärpt tillämpning av riktlinjerna bör därför inte införas.

Kontoret anser också att det är viktigt med ett klarläggande i hur tillämpningen om riktlinjer ska tolkas enligt Boverkets utredning. Alla aktörer bör känna till planeringsförutsättningarna från början, bland annat för att undvika dyra bullerreducerande åtgärder i efterhand.

#### **Kontorets förslag**



Trafiknämnden beslutar att som svar på remissen från kommunstyrelsen överlämna och åberopa detta tjänsteutlåtande.

**SLUT**