



dååååå

tivt bullrets reflexer och därmed bullrets utbredning och kan användas där åtgärder är tekniskt möjliga och behovet av att minska reflektion är stort, exempelvis där det finns oskärmda bostäder på andra sidan vägen. I tunnelmynningar kan absorbenter 10-20 meter in minska det utstrålade ljudet och bulleravskärmande tak vid tunnelns mynning ger också minskat buller

Bullerdämpande asfalt

Prov utförs för utvärdering i tätortsmiljö av lämplig sammansättning av beläggingsmaterial för att nå målsättningen om tystare vägbeläggning. En teststräcka med tät-slätt asfalt har lagts ut på Blackebergsvägen i samarbete med EU-projektet Q-City och ytterligare två sträckor med bullerdämpande asfalt lagts ut under 2008, Renstiernas gata och Spångavägen. Kompletterande ljudmätningar skall utföras för att följa upp beläggningens hållbarhet och dämpningsförmåga. Effekter av försöken får studeras successivt varefter kontoret får ta ställning till kommande insatser vid planerat underhåll eller förnyelse av vägbeläggning. Någon generell övergång till tyst asfalt planeras därför inte under programperioden.

Däcksbuller

Minskad användning av dubbdäck ger ökad möjlighet till användning av lågbullrande beläggningar. Vägverket och trafikkontoret driver tillsammans informationskampanjer om dubbdäckens negativa konsekvenser inte bara beträffande buller utan även avseende luftföroreningar.

Hastighetsanpassning

Nya hastighetsgränser har tillkommit genom förordning SFS 2008:46. I 10-steg från 30 km/tim till 120 km/tim. På gator och vägar med skyltad hastighet högre än 50 km/tim kan främst däcksbuller påverka ljudmiljön. En översyn av hastighetsgränserna på stadens gatunät planeras.

Tystare kollektivtrafik

En bullerkälla är busstrafik. Bussar är ett särskilt problem under nattetid då de överskrider maximalnivåer inomhus hos många boende uteder bussgator. SL har vid upphandling av entreprenörer krävt att bussarna inte ska få bullra mer än 77 dBA. Trafikkontoret, miljöförvaltningen och SL har ett pågående arbete med att säkra att busstrafiken särskilt under nattetid klarar uppställda krav. Kontroll av att luckor är fastsatta, tidsstyrning av luftkonditionering, mjukt körsätt samt placering av busshållplatser är några åtgärder för att minska buller från busar.

Skolor och vårdlokaler

Barn är under uppväxttiden utsatta för flera risker beträffande luftföroreningar, buller och andra hälsopåverkande faktorer. Det gäller inte bara i hemmet utan även i skola och annan fritidsaktivitet. För skolor och vårdlokaler är det därför påkallat att klarlägga vilka lokaler eller platser som skolgårdar där barn utsätts för särskilt högt buller från vägtrafik. En kartläggning och prioriteringsutredning planeras under programtiden. Motsvarande kartläggning pågår inom vissa områden uteder E4/Södertäljevägen beträffande luftföroreningar (partiklar PM10).

Information

Information om vägtrafikbuller samt länkar till bullerkartor finns på stadens hemsida. Den heltäckande kartläggningen av Stockholms stad avslutades vid årsskiftet 2006/2007. Trafikkontoret har en egen e-post adress för buller- och vibrationsärenden. Information om bidrag till fönsteråtgärder finns tillgänglig på stadens hemsida.

Inventering av skyddsvärda park- och rekreationsområden

Under programperioden görs en inventering av skyddsvärda park- och rekreationsområden samt en prioritering av åtgärder för dessa områden.





Trafikkontorets bullerskyddsprogram 2010–2013

Allmänt

Trafiknämnden ansvarar som väghållare för åtgärder mot vägtrafikbuller från kommunala gator och vägar. Staten å andra sidan har ansvar för buller från statliga vägar samt fordonas utrustning och beskaftenhet. Fastighetsägare har ansvar för att byggnader och anläggningar på kvartersmark hålls i sådant skick att buller generellt begränsas.

EU och buller

Sedan 2002 finns ett EG-direktiv om bedömning och hantering av omgivningsbuller, 2002/49/EG. Med omgivningsbuller avses buller från väg-, järnväg och flygtrafik samt industriell verksamhet enligt särskild definition. Direktivet har genom förordning om omgivningsbuller SFS 2004:675 införlivats i svensk lagstiftning. Enligt förordningen ska kommuner med mer än 250000 invånare utarbeta strategiska bullerkartor samt åtgärdsprogram för omgivningsbullret i hela kommunen. Naturvårdsverket är ansvarigt för rapportering till Europeiska kommissionen av arbetet med kartläggning och utarbetande av åtgärdsprogram enligt direktivets bestämmelser. Åtgärdsprogram enligt förordningen har kopplats till miljökvalitetsnormer enligt 5 kap miljöbalken. Förordningen gäller sedan den 1 september 2004. Miljöförvaltningen har för stadens del upprättat kartor över bullersituationen tillsammans med Väg-, Ban- och Luftfartsverken samt trafikkontoret, Stadsbyggnadskontoret och SL ett strategiskt åtgärdsprogram för stadens ansvarsområde.

Nationella riktvärden för trafikbuller

Riksdagen antog i mars 1997, genom propositionen 1996/97:53 ”Infrastrukturinriktning för framtida transporter”, riktvärden för trafikbuller som normalt inte bör överskridas vid nybyggnation av bostadsbebyggelse eller vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur.

- 30 dB(A) ekvivalentnivå inomhus (dygnsmedelvärde)
- 45 dB(A) maximalnivå inomhus nattetid,
- 55 dB(A) ekvivalentnivå utomhus (vid fasad)
- 70 dB(A) maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad

Riktvärdenas formella status

Riktvärdena symboliserar den kvalitet på ljudmiljön som riksdag och regering har satt upp som långsiktigt mål. Riktvärdena ska vägleda bland annat arbetet med fysisk planering och behandling av enskilda tillståndsgivanden enligt plan- och bygglagen. De är inte inskrivna i någon författning, utan uttrycker riksdagens ambitionsnivå för åtgärder mot trafikbuller.

Riksdagens beslut innebär att målet om en god ljudmiljö är långsiktigt, och att det ska ske en successiv anpassning till en högre ambitionsnivå. Det har inte införts några rättsligt bindande normer för att komma till rätta med trafikbullerproblemen. Ansvariga myndigheter ska i stället i varje enskilt fall göra bedömningar där hänsyn tas till lokala faktorer och särskilda omständigheter.

Trafikbuller i stadens miljöprogram

Stadens miljöprogram för tiden 2008–2011 antogs av kommunfullmäktige 2007-11-05 . För buller anfördes följande i programmet:

”Staden ska verka för att trafikbullret utomhus minskar” och ”andelen bullerstörda inomhus minskar”

Med trafikbuller utomhus avses ljudalstring från samtliga trafikslag, d.v.s. väg-, spår-, flyg- och båttrafik. Delmålet inriktar sig på åtgärder som minskar ljudalstringen. Det kan till exempel handla om trafikstyrning, hastighetsreglering, informationsinsatser eller byte av vägbeläggning. Trafikbuller kan ge upphov till ett flertal hälsoeffekter varav sömnstörning är en av de allvarligaste. Andra effekter är stressreaktioner, trötthet, koncentrationssvårigheter, irritation och blodtrycksförändring.

Miljöprogrammet beskriver stadens sex övergripande miljömål och hänvisar till en mängd delmål, dessa är riktlinjer som knyter an och beskriver hur stadens bolag och förvaltningar ska arbeta med de olika målen. Exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden och miljö- och hälsoskyddsnämnden är särskilt berörda. Miljö- och hälsoskyddsnämnden ansvarar för uppföljningen av delmålen som innebär att:

- Trafikbullret mätt som årsmedelvärde vid mät-punkterna minskar.
- Staden tar hänsyn till bullerproblematiken vid integrering av verksamheter och trafik i bostads-täta områden och att fortsatta åtgärder vidtas för att minska inomhusbuller.

Genomförda åtgärder enligt tidigare åtgärdsprogram

Staden har sedan 1970-talet arbetat med att begränsa bullerstörningar från vägtrafiken. Det senaste 10-års-

programmet för bullerskyddsåtgärder fastställdes av kommunstyrelsen 1997. Från 1970 till och med 2006 har närmare sex kilometer bullerskydd byggts i form av val-lar eller skärmar och 16–17000 lägenheter har fått för-bättrad fasadisolering. Cirka 40–50000 personer har berörts av dessa riktade skyddsåtgärder. Kostnaderna uppgick under 2007 till cirka 8,2 miljoner kronor. Om man ser till antalet personer som utsätts för ekvivalenta trafikbullernivåer över 35 dBA inomhus beräknas de ha minskat från drygt 200000 i början av 1970-talet till cirka 20000 år 2005.

Syfte med bullerskyddsprogram

Åtgärdsprogrammet enligt förordningen om omgivningsbuller omfattar buller från alla trafikslag och har därför karaktären av ett strategiskt dokument där det gäller att se helheten av bullersituationen och åtgärder för respektive trafikslag.

Syftet med förslaget till bullerskyddsprogram är att skapa en god gatumiljö med lägre bullernivåer samtidigt som staden då blir attraktivare för besökare och boende i staden. Kartläggningen av bullersituationen är i detta arbete en bra vägvisare för val av metod. I förordningen om omgivningsbuller förutsätts en revidering av program vart femte år. Mot denna bakgrund bör programmet gälla för samma tidsperiod med förutsättningen att även denna ska bli föremål för revidering.

Förslag till nya bullerskyddsgränser

Bra fönster och väggar dämpar buller med ca 35–40 dB(A). Detta innebär att en god inomhusmiljö kan uppnås även då utomhusnivå ligger över 65dB(A). Gällande program har angett ett frifältvärde vid fasad om 65 dB(A) som lämplig undre gräns för åtgärder. Fönsterdämpning kan inte alltid uppnås i äldre bebyggelse beroende på främst bristande fasadisolering. Även tidigare bullerskyddsåtgärder kan ha varit mindre effektiva. Av denna anledning sänks nu gränsen för åtgärder mot

buller till över 62 dB(A)vilket medför att flertalet bostäder kommer att uppfylla riktvärdet om en ekvivalent ljudnivå inomhus på 30 dB(A). Den maximala ljudnivån under dagtid beräknas till 50 dB(A) vid tillåtna ljudnivåer på 80 dB(A) från fordon. I samband med införandet av byggnormer för nybebyggelse förutsätts byggnader färdigställa efter 1980 redan ha tillförsäkrats ett bra bullerskydd. Åtgärder inriktas därför i programmet på byggnader färdigställda före detta datum.

Åtgärder mot buller blir med dessa nivåer aktuella enligt följande:

- ekvivalent ljudnivå utomhus är lägst 62 dBA invid fasad samtidigt som inomhusnivån är över 32 dBA.
- maximalnivån inomhus är över 50 dBA fler än 5 ggr/natt.

Trafikkontorets bullerarbete

Allmänt

I detta program avgränsas åtgärderna till buller som beror på vägtrafik. Av flera skäl bör åtgärder för att minska buller riktas mot källan som när det gäller vägtrafik gäller fordon som bulleralstrare. Utformningen av gator och vägar har betydelse för uppkomsten av buller. Denna planering får vid nybyggnad ske inom ramen för det gängse planarbetet. För befintliga gator sker detta arbete inom ramen för gällande gatumiljöplaner.

Trafikkontoret ansvarar för bullerskyddsåtgärder vid befintliga gator beträffande bostäder som tillkommit före 1980. För bostäder som tillkommit efter 1980 ankommer det enligt gällande byggnadslagstiftning på exploatören att bekosta och genomföra skyddsåtgärder mot buller. När det gäller fordonas bidrag till buller har staten ett ansvar genom fordonslagstiftningen. Kontoret ska verka för ny lagstiftning för att minska fordonsbuller.

Fönster

Trafikkontoret erbjuder bidrag till bostadsfastigheter för att förbättra ljudnivån inomhus. Samtliga bostäder med ljudnivåer över 65 dB(A) vid fasad har fått bidragserbjudande. Gränsen för bidrag sänks nu till 62 dBA. Enstaka fastigheter i utsatta lägen vid t.ex. branta backar och busshållplatser bör vid behov erbjudas bidrag till fönsteråtgärder samt fastigheter utsatta för höga och maxnivåer, framförallt kvällar och nätter, från buss mm. Erbjudandet gäller när maximal ljudnivå överstiger 50 dB(A) 5 gånger per natt mellan kl. 22.00–06.00

Ljudreducerande ventilationsdon

Sedan 1998 finns möjlighet att söka bidrag för installation av ljudreducerande ventilationsdon i samband med bidrag till fönsteråtgärder. Ventilationsförbättringar som utförs efter en fönsteråtgärd kan förstöra den erhållna ljuddämpningen. Därför erbjuder Trafikkontoret 500 kronor per fönsteröppning (bidrag till fastigheter som vill installera ljudreducerande ventilationsdon i samband med fönsteråtgärder).

Bullerskärmar

Målsättningen är att uppföra 3-4 skärmar under programperioden. Byggandet av bullerskärmar/vallar är ofta en komplicerad process som kan ta flera år i anspråk med utredningar, bygglov osv. Innan beslut tas i ett projekt, gör bullerskyddsgruppen en inventering av tänkbara områden och sträckor utifrån flera parametrar: ekvivalent ljudnivå, samhällsekonomi, teknisk genomförbarhet, tidigare åtgärder och stadsbild. En inventering av tänkbara sträckor utfördes under 2008.

Absorbenter

Kontorets önskemål vid underhållsåtgärder på befintliga skärmar liksom vid uppförande av nya skärmar är att de ska förses med absorbenter. Absorbenter minskar effek-