

PM 2013:187 RIII+RVI (Dnr 001-1497/2013)

Flygbuller och bostadsbyggande (SOU 2013:67)

Remiss från Socialdepartementet

Remisstid den 11 november 2013

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen ”Flygbuller och bostadsbyggande (SOU 2013:67)” hänvisas till vad som sägs i promemorian.
2. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Föredragande borgarråden Regina Kevius och Per Ankersjö anför följande.

Ärendet

Stockholms stad har fått betänkandet ”Flygbuller och bostadsbyggande (SOU 2013:67)” (tidigare en del i betänkandet ”Samordnade bullerregler för att underlätta bostadsbyggandet” (SOU 2013:57)) på remiss från Socialdepartementet.

Remissen är ett delbetänkande från en utredning som regeringen beslutade att tillsätta den 24 januari 2013 med uppgift att se över hur samordningen av planläggning och lovgivning enligt Plan- och bygglagen (2010:900) med prövning och tillsyn enligt miljöbalken i fråga om buller kan ökas. I utredningen, som givits namnet *Bullersamordningsutredningen (S 2013:02)*, ingår flera delar som, förutom delbetänkande om flygbuller också omfattar delarna väg- och spårtrafikbuller samt industribuller.

Utredningen som helhet syftar till att underlätta byggandet av nya bostäder i bullerutsatta miljöer enligt det nya regelverket. Åtgärder som rör befintliga bostäder omfattas inte i regeringsuppdraget.

Remissen finns att läsa i sin helhet på regeringens hemsida:

<http://www.regeringen.se/sb/d/16818/a/224596>

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och Stockholms Stadshus AB.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret har svarat med ett gemensamt kontorsyttrande.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, trafikkontoret, stadsbyggnadskontoret och miljöförvaltningen är positiva till att regeringen låtit

tillsätta en utredning för att se över hur samordningen av planläggning och lovgivning enligt plan- och bygglagen och prövning och tillsyn enligt miljöbalken kan ökas. Kontoren är också positiva till att olika riktvärden gällande buller samordnas och tydliggörs i förordningar.

Kontoren anser att de förslag som ges i betänkandet överlag är väl genomarbetade och bygger på relevanta frågeställningar och underlag. Förslagen bygger till stora delar på det förhållningssätt som sedan länge tillämpas för trafikbuller i Stockholm samt i förhållande till stadens nyligen framtagna förhållningssätt till industrirelaterat buller. Kontoren delar grundtanken i förslaget, vilket innebär att regelverket för buller ska medge att bostäder ska tillåtas i bullerutsatta centrala delar av städer, under förutsättning att de placeras och utformas så att de blir hälsosamma ur bullersynpunkt.

Fastighetsnämnden anser att föreslagna riktvärden beträffande bullernivåer och undantag från dessa förefaller rimliga.

Stockholms Stadshus AB ser positivt på slutbetänkandets förslag till förändrade regler och delar stadens bostadsbolags uppfattning om att de föreslagna förändringarna kommer ge en ökad förutsägbarhet, vid planering av nya bostäder i bullerutsatta områden. Det i sin tur kan öka möjligheterna för staden att uppnå sina höga ambitioner avseende att bidra till regionens bostadsförsörjning.

Våra synpunkter

Många människor vill bo i centrala lägen och där det finns god tillgång till service, arbetsplatser och kollektivtrafik. En stad med hållbara resmönster skapas genom att bygga tätt, centralt och kollektivtrafknära. Detta är också den bärande idén i Stockholms översiktsplan Promenadstaden och i stadens Framkomlighetsstrategi.

Bostadsbristen riskerar att hämma den ekonomiska tillväxten i landet som helhet och ett av de hinder som tidigare identifieras, och som vi känner av i Stockholm, är den osäkerhet kring hur buller ska hanteras vid planering av nya bostäder. Det krävs en tydligare och mer generös lagstiftning som ger ökade möjligheter att förtäta snabbt växande städer som Stockholm.

Därför är vi överlag positiva till de förändringar som föreslås i betänkandet och välkomnar särskilt samordnade bullerregler för att underlätta bostadsbyggandet. Buller är, och har alltid varit, en del av en pulserande storstad. Bromma flygfält öppnade exempelvis redan år 1936 och sedan dess har Stockholm vuxit med omkring 350 000 invånare. Inom de kommande tio åren förväntas staden växa med ytterligare drygt 100 000 personer och därför måste stadens ljud och stadens behov av fler bostäder gå att kombinera. Dagens regelverk och dess ramar är alltför otydliga och omfattande vilket ibland tyvärr försvårar för bostadsbyggandet.

Förslaget att öka samordningen av planläggning och lovgivning enligt plan- och bygglagen med prövning och tillsyn enligt miljöbalken är bra. Det underlättar planeringen och byggandet av nya bostäder i områden som är bullerutsatta.

Stockholms tillväxt innebär att vi investerar mycket i att hitta områden som är möjliga att förtäta. Vi ser också ett ökande intresse och behov av att möjliggöra byggandet av enrumslägenheter i stadsmiljö, något som statens utredare också har beaktat. Dagens regler gör det svårt att skapa fler ettor i stadsmiljö där det ofta kommer att handla om enkelsidiga lägenheter. I staden finns en klar viljeinriktning att öka möjligheten att bygga framförallt små ettor för studenter och ungdomar. Vi

anser därför att det är angeläget att i enlighet med utredarens förslag gå vidare med avstegsfall för små lägenheter.

Utredningen berör inte befintliga bostäder och föreslår att miljöbalksförordningen bör avgränsas till att enbart gälla bostäder som byggs eller som får byggas enligt de nya reglerna om undantag från riktvärden för industribuller.

Vi föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen ”Flygbuller och bostadsbyggande (SOU 2013:67)” hänvisas till vad som sägs i promemorian.
2. Beslutet i ärendet justeras omedelbart.

Stockholm den 6 november 2013

REGINA KEVIUS

PER ANKERSJÖ

Bilaga

Remissen Flygbuller och bostadsbyggande (SOU 2013:67), sammanfattning

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarråden Karin Wanngård och Roger Mogert (båda S) och Daniel Helldén (MP) enligt följande.

Vi föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta

Att som svar på Remiss av betänkandet Flygbuller och bostadsbyggande anföra följande

I flygbullerutredningen fastslås vissa gränsvärden för flygbuller och byggande. Bland annat fastslås riktvärden för flygbullrets påverkan på inomhusnivåerna, buller vid fasad och maxbullernivåer vid uteplats. I stort gör utredningen bra avväganden men när det kommer till maxnivåerna vid uteplats blir det oklart. Utredningen fastslår att expertorganen Naturvårdsverket och Boverket inte är överens om antalet godkända överflygningar per dag. Detta gör att utredaren skapar ett egen nivå över Naturvårdsverket och under Boverket med 16 överflygningar per dag. Denna nivå ska gälla hela landet och tas till därför att det är fastlagt att det är problem med denna typ av buller. Det påverkar direkt människors hälsa och välbefinnande.

Utredningen väljer dock att skapa ett generellt undantag för Stockholms stad. Ingen överflygningsgräns alls sätts för Stockholm. Detta trots att det enligt utredningen redan idag i befintlig bebyggelse finns över 80 000 störda. Totalt i landet finns 100 000 överflygningsstörda. Arlanda ges inget undantag från regeln. Ingen annan flygplats ges undantag. Att göra ett generellt undantag från maximalnivån i Stockholm där den absolut största majoriteten av boende som är störda bor är orimligt och ologiskt. Stockholmnarnas hälsa ska inte undantas regler till skydd för hälsa och tvingas acceptera ohälsosamma stadsmiljöer.

Det är alltså en orimlig position att antalet överflygningar i Stockholm ska vara helt oreglerat. Det innebär dels att hälsa och miljö inte får tillräckligt skydd och det innebär dels att ett nödvändigt tryck för att minska buller från flygtrafik inte tillskapas. Vi har förståelse för att samma reglering inte kan vara gällande i hela landet, oavsett förutsättningar. Det är därför angeläget att frågan om överflygning prövas vidare med syfte att skapa en för

Stockholm och dess invånare rimlig reglering. En sådan reglering bör ta sin utgångspunkt i såväl omsorg om hälsa och miljö som behov av bostadsbyggande i regionen.

Kommunstyrelsen

Reservation anfördes av Karin Wanngård, Roger Mogert och Olle Burell (alla S), Stefan Nilsson och Daniel Helldén (båda MP) med hänvisning till reservationen av (S) och (MP) i borgarrådsberedningen.

Reservation anfördes av Ann-Margarethe Livh (V) enligt följande.

Jag föreslår kommunstyrelsen besluta

Att lämna följande förslag som svar på remiss;

Utifrån handlingarna är det oklart på vilket sätt riktvärden och undantag ändras. Det är i och för sig positivt att PBL och miljöbalken närmar sig varandra men att som i utredningen föreslå att man sänker tröskeln för vilket flygbuller som kan accepteras för att kunna bygga fler bostäder är ingen bra lösning. Problemet kvarstår även om juridiken ändrats. Konsekvenserna av buller vet vi är stress, sömnsvårigheter, minnessvårigheter och allmän ohälsa.

Trots att det finns tekniska konstruktioner som dämpar flygbullers inverkan på människor är det svårt att bli av med det helt. Vi lever i en allt mer bullerstörd miljö. En del buller måste vi lära oss att leva med. Men vissa bullerkällor kan vi välja bort. Flyget är ett av dessa.

En flygplats som Bromma som ligger mitt i vår huvudstad hör inte hemma här. Förutom buller så finns säkerhetsrisker och det går inte att bygga allt för högt på flera håll i Stockholm. I exempelvis Marieberg måste höjden på husen begränsas på grund av att flygen går ned för landning här. För kollektivtrafikresenärer tar det dessutom lika lång tid att ta sig till Bromma som till Arlanda om man väljer att åka kollektivt.

Det som avses med utredning är att kunna bygga fler bostäder. Det finns ett stort behov av bostäder och framför allt billiga hyresrätter i attraktiva lägen och Bromma flygplats är en del av lösningen. Vi har nämligen möjlighet att bygga både på flygplatsen och på flera ställen vid bullermattan. Det skulle frigöra mark för tiotusentals bostäder om vi avvecklat Bromma flygplats. Det är ingen lösning att acceptera en högre bullernivå som kanske i bästa fall ger en handfull fler bostäder. Det är en avveckling av Bromma flygplatsen som måste ske.

Särskilt uttalande gjordes av Stefan Nilsson och Daniel Helldén (båda MP) enligt följande.

På det sätt som den moderata majoriteten hanterat ärendet remiss *Flygbuller och bostadsbyggande*, SOU 2013:67 är graverande.

I den statliga utredningen *Flygbuller och bostadsbyggande*, SOU 2013:67, diskuteras hur många gånger maxvärdet 70 db(A) bör få överskridas vid bostäder. Naturvårdsverket, som är statens expertorgan för miljöfrågor anser att det ska få ske max fem gånger per dag. Detta av hälsoskäl. Boverket som är expertorgan för bostadsbyggande föreslår 30 gånger. Detta av bostadsbyggnadsskäl.

I SOUn konstateras att stora grupper blir kraftigt störda vid 30 överflygningar. Man vet att det finns ett tröskelvärde vid 3-5 gånger där antalet störda ökar markant. I utredningen föreslår man en nivå på 16 gånger trots att man vet att stora grupper då påverkas negativt.

För Stockholm väljer utredningen att föreslå ett generellt undantag. Ingen gräns sätts. Inte ens gränsen 16 gäller för Stockholm. Undantaget anges ska gälla kompletteringsbebyggelse. Detta vill utredningen skriva in i lagstiftningen. Men för Stockholm är all bebyggelse kompletteringsbebyggelse.

I utredningen konstateras att 100 000 personer i Sverige är störs av flygbuller. Av dessa bor 80 000 i Stockholms stad. Därför ges Stockholm ett undantag. Runt Arlanda är det ungefär 4000 som störs. Men lägre antal föranleder inte undantag enligt utredningen: ”När

det gäller Arlanda flygplats är ett sådant undantag i vart fall inte motiverat med hänsyn till hälsointresset” (SIC!).

Men hur mottas detta i Stockholms stad, att en utredning föreslår att stockholmarna ska tåla det som ingen annan i landet tål?

Stadens moderata majoritet väljer att inledningsvis bara svara på den första utredningen som behandlar väg och industribuller (SOU 2013:57). Det kommer aldrig upp något ärende om flygbuller trots att regeringen sänt utredningen på remiss till staden. Internt i staden remitteras utredningen till de centrala nämnderna som Miljö- och hälsoskyddsnämnden, Stadsbyggnadsnämnden m.fl. Ingen nämnd tar dock upp frågan. Majoriteten som håller i dagordningen väljer att hålla borta remissen från de politiska församlingarna. (Undantaget är Fastighetsnämnden som internt råkar svara på den, men skriver att den egentligen inte berör deras nämnd. Vilket f.ö är helt korrekt).

Till slut när regeringens remisstid gått ut kommer ett ärende om flygbullerutredningen till Borgarrådsberedningen och Kommunstyrelsen. I vart fall i rubriken. Borgarråden Regina Kevius och Per Ankersjö står som ansvarig politiker. Det märkliga är att ärendet inte nämner vilka bullerregler utredningen föreslår. Och den nämner inte att Stockholms stad föreslås få ett generellt undantag. Trots att staden är den enda staden i landet som får ett undantag tar man inte upp detta. Den stad som föreslås få det mest långtgående undantaget som existerar låtsas om som det regnar.

Den mycket kontroversiella frågan om att ge den mest bullerutsatta platsen i landet ett undantag (och det trots att staden är mer än väl försörjd med flyg vid Arlanda) nämns inte. Att forskningen visar att buller i allmänhet och flygbuller i synnerhet är ett hälsoproblem nämns inte. Att Naturvårdsverket anser att man inte bör göra på detta sätt nämns inte. Att forskningen visar att barns kognitiva förmåga påverkas om de utsätts för denna typ av höga flygbuller nämns inte.

Ansvariga borgarråd Per Ankersjö och Regina Kevius sätter sina namn under en direkt mörkning av äventyrandet av stockholmarnas hälsa.

Men det räcker inte här. Än mer graverande saker har hänt. I borgarrådsberednings- och kommunstyrelseärendet (KS, 13-11-2013, §25) ges sken av att Miljöförvaltningen tillsammans med bland annat Stadsbyggnadskontoret och Stadsledningskontoret har analyserat utredningen och författat ett utlåtande. Det hänvisas till ett gemensamt tjänsteutlåtande i ärendet som ska behandla flygbullerutredningen (2013-10-03, Dnr 001-1350/2013). Men det har aldrig skett. Det utlåtandet som hänvisas till behandlar inte flygbullerutredningen och kan inte ha gjort det. Den var redan färdig när flygbullerutredningen lämnade utredarens hand.

Så vitt vi kan förstå betyder detta att stadens högsta ansvariga, borgarråden för Miljö- o hälsa och Stadsbyggnad låtit påskina att en av staden gjord analys av flygbullerutredningen finns. De har dessutom i stadens offentliga handlingar påstått att man sammanfattat den analys som aldrig gjorts. Detta är djupt graverande.

ÄRENDET

Stockholms stad har fått betänkandet ”Flygbuller och bostadsbyggande (SOU 2013:67)” (tidigare en del i betänkandet ”Samordnade bullerregler för att underlätta bostadsbyggandet” (SOU 2013:57)) på remiss från Socialdepartementet.

Remissen är ett delbetänkande från en utredning som regeringen beslutade att tillsätta den 24 januari 2013 med uppgift att se över hur samordningen av planläggning och lovgivning enligt plan- och bygglagen (2010:900) med prövning och tillsyn enligt miljöbalken i fråga om buller kan ökas. I utredningen, som givits namnet *Bullersamordningsutredningen (S 2013:02)*, ingår flera delar som, förutom delbetänkande om flygbuller också omfattar delarna väg- och spårtrafikbuller samt industribuller.

Utredningen som helhet syftar till att underlätta byggandet av nya bostäder i bullerutsatta miljöer enligt det nya regelverket. Åtgärder som rör befintliga bostäder omfattas inte i regeringsuppdraget.

BEREDNING

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, fastighetsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och Stockholms Stadshus AB.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret har svarat med ett gemensamt kontorsyttrande på grund av kort remisstid.

Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret och trafikkontoret

Stadsledningskontorets, exploateringskontorets, miljöförvaltningens, stadsbyggnadskontorets och trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 3 oktober 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Sammanfattning

Stockholms stad har fått betänkandet ”Flygbuller och bostadsbyggande (SOU 2013:67)” (tidigare en del i betänkandet ”Samordnade bullerregler för att underlätta bostadsbyggandet” (SOU 2013:57)) på remiss från Socialdepartementet. Kommunstyrelsen har i sin tur skickat ut remissen för synpunkter internt i staden.

Remissen är ett delbetänkande från en utredning som regeringen beslutade att tillsätta den 24 januari 2013 med uppgift att se över hur samordningen av planläggning och lovgivning enligt Plan- och bygglagen (2010:900) med prövning och tillsyn enligt miljöbalken i fråga om buller kan ökas. I utredningen, som givits namnet *Bullersamordningsutredningen (S 2013:02)*, ingår flera delar som, förutom delbetänkande om flygbuller också omfattar delarna väg- och spårtrafikbuller samt industribuller.

Utredningen som helhet syftar till att underlätta byggandet av nya bostäder i bullerutsatta miljöer enligt det nya regelverket. Åtgärder som rör befintliga bostäder omfattas inte i regeringsuppdraget.

På grund av kort svarstid hinner ärendet inte tas upp i nämnder. Stadsledningskontoret, exploateringskontoret, trafikkontoret, stadsbyggnadskontoret och miljöförvaltningen har valt

att ta fram ett gemensamt tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Kontoren är i stort positiva till de förslag som anges i betänkandet men anser att följande brister föreligger:

1. Vägledning för bullerutredningar behövs (6.2)
2. Kända och förändrade trafikökningar bör beaktas (6.2)
3. Ansvarsfördelning vid omprövning av verksamhet oklar (6.4)
4. Maximal ljudnivå bör definieras och förtydligas (7.3)
5. Undantagen gällande ettor bör ändras (7.4, 7.6)
6. Undantag gällande ombyggnation bör ändras (7.4)
7. Begreppet ljudväg används fel (7.4)
8. Vid >65 dBA ute bör >4 dBA förbättring krävas inne (7.4)
9. Riktlinjer för industribuller bör samordnas med pågående regeringsuppdrag (7.5)
10. Uteplatser saknas i lagtexten för industribullerundantag (7.6)

Bakgrund

Stockholms stad har fått delbetänkandet ”Samordnade bullerregler för att underlätta bostadsbyggandet” (SOU 2013:57) på remiss från Socialdepartementet. Kommunstyrelsen har i sin tur skickat ut remissen för synpunkter internt i staden. På grund av kort svarstid hinner ärendet inte tas upp i nämnder. Stadsledningskontoret, stadsbyggnadskontoret, exploateringskontoret, trafikkontoret och miljöförvaltningen har valt att ta fram ett gemensamt kontorsyttrande som svar på remissen. Den 2 oktober 2013 presenterades slutbetänkande av utredningen. Kontoren inkluderar även synpunkter på detta slutbetänkande i detta yttrande.

Ärendet

Regeringen beslutade den 24 januari 2013 att tillsätta en utredning med uppgift att se över hur samordningen av planläggning och lovgivning enligt plan- och bygglagen (2010:900) med prövning och tillsyn enligt miljöbalken i fråga om buller kan ökas. Syftet har varit att underlätta planering och byggande av bostäder i bullerutsatta miljöer. Utredarens förslag innebär sammanfattningsvis:

- en ökad samordning av plan- och bygglagen och miljöbalken för att underlätta planering och byggande av bostäder i bullerutsatta miljöer,
- en hälsobedömning vid planering och byggande av bostäder som motsvarar miljöbalkens krav,
- tillsyn enligt miljöbalken som utgår från den bedömning av en bostad som gjorts enligt plan- och bygglagen,
- tydligare och generösare regler om undantag från riktvärden för buller från väg- och spårtrafik,
- nya möjligheter att göra undantag från riktvärden för industribuller,
- ökade möjligheter att förtäta städer och tätorter.

Författningsförslagen innehåller två delar. I den första delen föreslås en ökad samordning av plan- och bygglagen och miljöbalken (avsnitt 6). I den andra delen föreslås en reglering i förordning av riktvärden för buller från väg- och spårtrafik och industribuller samt undantag från riktvärdena vid planläggning och lovgivning av bostäder (avsnitt 7). Dessa förordningsregler behöver kompletteras med samordnade regler i förordning om riktvärden för industribuller med möjligheter att göra undantag från riktvärdena som gäller vid

prövning av verksamheter enligt miljöbalken.

Ärendets beredning

Ärendet har beretts tillsammans av stadsledningskontorets förnyelseavdelning i samråd med juridiska avdelningen, exploateringskontoret, trafikkontoret, stadsbyggnadskontoret och miljöförvaltningen.

Kontorens synpunkter

Kontoren är positiva till att regeringen låtit tillsätta en utredning för att se över hur samordningen av planläggning och lovgivning enligt plan- och bygglagen och prövning och tillsyn enligt miljöbalken kan ökas. Kontoren är också positiva till att olika riktvärden gällande buller samordnas och tydliggörs i förordningar. Kontoren upplever att lagar och riktvärden idag inte är synkroniserade och att det finns stor potential till förbättring. Kontoren bedömer därför att det i detta fall finns starka skäl att frångå stadens hållning gällande möjligheten att ställa särkrav på tekniska egenskapskrav i planeringen.

Kontoren är i stort positiva till de förslag som ges i betänkandet. Kontoren anser att de överlag är väl genomarbetade och bygger på relevanta frågeställningar och underlag. Kontoren bedömer även att förslagen kommer att medföra en ökad tydlighet vid såväl planläggning enligt plan- och bygglagen som tillsyn enligt miljöbalken. Förslagen bygger till stora delar på det förhållningssätt som sedan länge tillämpas för trafikbuller i Stockholm samt i förhållande till stadens nyligen framtagna förhållningssätt till industrirelaterat buller. De flesta förslagen kommer därför inte innebära någon påtaglig skillnad för Stockholms stad.

Kontoren delar grundtanken i förslaget, vilket innebär att regelverket kring buller ska medge att bostäder ska tillåtas i bullerutsatta centrala delar av städer, under förutsättning att de placeras och utformas så att de blir hälsosamma ur bullersynpunkt. Många människor vill bo i centrala lägen och där finns god tillgång till service, arbetsplatser och kollektivtrafik. Ofta är gång och cykel också möjliga pendlingsalternativ som gör att boende i centrala lägen inte genererar lika mycket bilresande, vilket kan vara fallet i mer perifera lägen. En stad med hållbara resmönster skapas genom att bygga tätt, centralt och kollektivtrafiknära. Detta är också den bärande idén i Stockholms översiktsplan Promenadstaden och i stadens Framkomlighetsstrategi.

Det har i debatten ofta gjorts gällande att förändrade bullerregler syftar till att bygga bostäder och bostadsområden med sämre kvalitet än vad som tidigare har ansetts godtagbart. Kontoren vill understryka att det är en felaktig syn. Det aktuella förslaget syftar till att undanröja regler som hindrar kommuner från att bygga bra bostäder i goda bostadsmiljöer. Det är sålunda inte en fråga om att åstadkomma försämringar, utan att undanröja ett föråldrat regelverk som hindrar en önskvärd stadsutveckling.

Kontoren anser att det finns vissa brister i betänkandet. Dessa beskrivs mer utförligt under respektive rubrik nedan, och innebär sammanfattningsvis att:

1. Vägledning för bullerutredningar behövs (6.2)
2. Kända och förändrade trafikökningar bör beaktas (6.2)
3. Ansvarsfördelning vid omprövning av verksamhet oklar (6.4)
4. Maximal ljudnivå bör definieras och förtydligas (7.3)
5. Undantagen gällande ettor bör ändras (7.4, 7.6)
6. Undantag gällande ombyggnation bör ändras (7.4)
7. Begreppet ljuddämpad sida används fel (7.4)
8. Vid >65 dBA ute bör >4 dBA förbättring krävas inne (7.4)

9. Riktlinjer för industribuller bör samordnas med pågående regeringsuppdrag (7.5)

10. Uteplatser saknas i lagtexten för industribullerundantag (7.6)

Vad gäller lagförslaget 6.1 *Krav på bostadsbebyggelse för att förebygga olägenhet för människors hälsa* anser kontoren att förslaget innebär ett förtydligande av vad dagens lagstiftning säger och en koppling till miljöbalken. Kontoren anser även att förslaget stämmer överens med Stockholmsmodellen.

Kontoren tillstyrker förslaget men föreslår en översyn för att utreda om det är lämpligare att ha en mer allmän skrivning gällande miljöpåverkan från omgivningen i plan- och bygglagen.

Kontoren betonar vikten av att miljöpåverkan från infrastruktur och verksamheter ses i ett bredare perspektiv i samband med planeringsförfarandet. Att bedöma lämpligheten av ett förslag endast genom att utgå från en form av miljöpåverkan i en separat process, till exempel vad gäller buller, ger inte fördelarna av en sammanvägd bedömning kring flera miljöfrågor. Därför anser kontoren att detta bör beaktas i fortsatt utveckling av lagstiftning på området. Bland annat bör man begrunda hur lagförslaget "(...)bostadsbebyggelse utformas och placeras på den avsedda marken på ett sätt som förebygger olägenhet för människors hälsa på grund av **buller**", är formulerat och huruvida benämningen "buller" skulle kunna ersättas med en bredare skrivelse, till exempel "miljöpåverkan från omgivningen".

Vad gäller lagförslag 6.2 *Tillräckliga bullerutredningar* anser kontoren att det i Boverkets allmänna råd ställs krav på en beskrivning av ljudmiljön som beslutsunderlag. För detaljplaner i bullerutsatta lägen görs alltid bullerutredningar i Stockholms stad. Även vid bygglov bevakas bullerfrågan.

Kontoren är positiva till förslaget. Kontoren anser att det är positivt att ökade krav ställs på redovisning av buller i plan- och bygglovskedet. Detta då det innebär en ökad tillsyn av att nödvändiga buller Anpassningar genomförs. Dels minskar risken för att boende blir bullerstörda i de nya bostäderna, dels ökar det tryggheten för den bullrande verksamheten. Ju mer undermåliga bullerutredningar och anpassningar till en bullrande verksamhet som görs i plan- och bygglovsskedet, desto större risk att verksamheten får restriktioner i sin verksamhetsutövning genom tillsyn enligt miljöbalken. Restriktioner kan i vissa fall innebära att en verksamhet inte kan fortsätta med pågående verksamhet på platsen eller inte kan utvecklas som den önskar. Detta drabbar inte bara verksamhetsutövaren ekonomiskt utan kan också medföra att antalet arbetstillfällen i kommunen minskar.

I syfte att underlätta implementeringen av detta förslag föreslår kontoren att staten ger föreslagen kommitté i uppdrag att ytterligare precisera hur rutiner kring dessa bullerutredningar kan se ut.

Detta gäller inte minst hur utvärdering och kontroll i bygglov ska hanteras. Kontoren betonar vikten av att ett arbetssätt utarbetas som ytterligare binder samman de analyser som görs i detaljplaneskedet med de bedömningar som görs i bygglov och startbesked. Detta är särskilt viktigt för att kunna klara av frågorna inom den begränsade tid som ges inom ramen för bygglovsprocessen.

Ytterligare en fråga som kan tyckas vara på detaljnivå men som har stor betydelse för den fysiska hanteringen är hur bullret ska mätas i utredningarna. I Stockholms stad har man i enlighet med så kallade Stockholmsmodellen mätt ljudnivå "vid fönster", till skillnad från "vid fasad". Denna skillnad i formulering får till följd att man i det första fallet kan acceptera tekniska skyddsåtgärder över fönstret, exempelvis inglasade luftslussar, som gör att man klarar ekvivalent ljudnivå 55 dBA. Kontoren efterfrågar ett förtydligande i denna fråga; var man ska mäta ljudnivån samt om tekniska lösningar för den tysta sidan ska vara acceptabla eller inte. Kontoren anser att det bör vara acceptabelt med tekniska lösningar i undantagsfall

när det inte är möjligt att klara riktvärdena på annat sätt.

I ”Förslag till förordning om ändring av plan- och bygglagen”

2 a kap. 5 § anges att ”När det gäller buller från spår- och vägtrafik ska vid bedömningen av om kravet i 2 kap. 6 a § plan- och bygglagen är uppfyllt beaktas en beräknad ökning av trafiken under en detaljplans genomförandetid eller, om ett bygglov avser en bostad utanför ett område med detaljplan, en beräknad ökning av trafiken under en tid av högst femton år.”

Kontoren anser att betydande kända och förväntade trafikökningar, även om det innebär en längre tidshorisont än genomförandetiden, bör beaktas vid framtagande av detaljplaner. Detta för att minska risken för att bullerstörningar uppstår i ett senare skede.

Kontoren är även positiva till lagförslag 6.3 *Länsstyrelsens roll*. Länsstyrelserna har i stort sett samma uppdrag idag då de bevakar påverkan på ”människors hälsa” i planprocessen. Kontoren anser att detta är önskvärt men betonar samtidigt vikten av att länsstyrelserna får resurser därvidlag. Detta för att undvika att denna tillkommande uppgift inte ytterligare påverkar en redan ansträngd planhantering hos länsstyrelserna. Kontoren betonar särskilt vikten av att länsstyrelserna inkommer med stöd och underlag tidigt i planeringsprocessen, bland annat i samrådsförfarandet.

Kontoren ser positivt på lagförslag 6.4 *Förutsättningar för undantag från riktvärden för industribuller vid bostadsbyggande*.

Kontoren bedömer att förslaget är nödvändigt, dels för att staden ska kunna bygga bostäder i attraktiva lägen, dels för att det ska gå att utforma bostäder i bullerutsatta miljöer som är goda ur hälsosynpunkt. Detta dock under förutsättning att det sker på ett tillfredsställande sätt och i linje med stadens riktlinjer.

Ansvarsförhållandena för vilken part som initierar och bekostar en omprövningsprocess är inte helt tydligt. Enligt kontorens mening måste den frågan få en lösning. Utredaren anför själv att det är kommunen, byggherren och tillsynsmyndigheten som bör ha huvudansvaret för att en omprövning genomförs. Med nuvarande regelverk är det emellertid endast tillsynsmyndigheten som har den legala befogenheten att – vid sidan av den tillståndsgivna verksamheten – initiera en omprövningsprocess. Det torde följa av 26 kap 2 § miljöbalken.

Det är inte rimligt att det är tillsynsmyndigheten själv som skall driva en process om ändrade villkor. Tvärtom är tillsynsmyndighetens naturliga uppgift i ett sådant sammanhang att i sedvanlig ordning lämna synpunkter på de föreslagna villkorsändringarna. Det är också rimligt att det är exploatören eller kommunen i egenskap av markägare som har att driva en fråga om villkorsändring så att bygglov kan meddelas i enlighet med en detaljplan som föreskriver undantag från de gängse bullerreglerna. Kostnaden för en omprövning kommer därvid att stanna på den som har nytta av att nya bostäder kan uppföras. Kontoren anser därför att en regel bör införas om att kommunen, i egenskap av markägare, fastighetsägaren eller exploatören har rätt att begära ändring av ett bullervillkor för en verksamhet som påverkas av den planerade nybyggnationen. Verksamhetsutövaren bör självfallet ha ställning av part i en sådan process.

Av utredningen går att utläsa att kommunen bör ha en överenskommelse med verksamhetsutövaren och att planmyndigheten bör tillse att underlagsmaterial finns att tillgå för tillståndsmyndigheten. Frågan uppstår dock hur processen skulle se ut om verksamhetsutövaren inte kommer överens med kommunen och således inte tillstyrker bostadsutveckling och inte heller bidrar med material till utredningar. Detta skulle eventuellt kunna leda till att verksamhetsutövaren får en stor makt över att styra utvecklingen i sin omgivning, trots att verksamheten som sådan skulle kunna omlokaliseras till annan del av kommunen eller dylikt. Kontoren förespråkar därför att denna fråga utreds av den kommitté som statens utredare har föreslagit.

Vad gäller förslag 6.5 *Bemyndigande att meddela föreskrifter om krav på bostadsbebyggelse* noterar kontoren att dagens riktvärden inte är inskrivna i lag men att Stockholmsmodellen innefattar lokala riktlinjer för buller i Stockholms stad.

Kontoren är positiva till förslaget och betonar att staden är mycket positiv till möjligheten att på juridisk väg undanröja oklarheter vad gäller hantering av buller i stadsplaneringen. Kontoren framhåller särskilt att staden gärna bistår i fortsatt arbete för att klargöra de rutiner som behöver utvecklas för en enkel och okomplicerad implementering av detta förslag.

Kontoren välkomnar även förslaget 6.6 *En detaljplan och ett bygglov ska ge vägledning vid en bedömning av hälsa enligt miljöbalken*. Det finns idag ingen samordning av hur buller ska hanteras i detaljplan/bygglov och tillsyn. Plan- och bygglagen och miljöbalken är inte synkroniserade. För Stockholms del beaktas frågan dock redan i nuläget inom ramen för Stockholmsmodellen. Kontoren bedömer att den avgörande skillnad som förslaget kommer innebära för Stockholms stad är nya riktlinjer att förhålla sig till. I övrigt kommer bedömningar i tillsynen att ske på samma sätt som idag.

Kontoren önskar att ytterligare vägledning för bedömning av ”lång tid” och ”väsentliga förändringar” tas fram som stöd vid tillsyn enligt miljöbalken. Dessa bedömningar riskerar annars att bli godtyckliga och variera betydande från fall till fall.

Kontoren vill i detta sammanhang påpeka vikten av att även förtydliga skrivningarna som förs in i 26 kap. 9 a § andra stycket miljöbalken. Här avses särskilt formuleringen ”omständigheter i övrigt” där kontoren anser att detta begrepp bör avgränsas för att i fortsatt tillämpning undvika godtycklighet och rättsosäkerhet för verksamhetsinnehavarna.

Kontoren är även positiva till förslag 6.7 *Övergångsbestämmelser* och anser att rimliga avvägningar gjorts i förslaget.

Kontoren förordar även förslag 7.1 *Bestämmelser om bullerkrav för nya bostäder i plan- och byggförförordningen*. Riktlinjer för buller är idag inte lagstiftade. Riktlinjer finns i allmänna råd från Naturvårdsverket, Boverket och Socialstyrelsen med mera, men dessa är inte samordnade och är ibland motstridiga.

Kontoren bedömer att förslaget ger ökad möjlighet till enhetliga och tydliga riktlinjer. Förslaget innebär förvisso att kommuners möjlighet att införa egna riktlinjer minskar. Kontoren ser dock att inga behov av lokala riktlinjer behövs om de centrala riktlinjerna är väl anpassade så att de möjliggör byggande av ur bullersynpunkt hälsosamma bostäder i bullerutsatta miljöer.

För förslaget 7.2 *Riktvärden för buller inomhus vid planläggning och lovgivning av bostäder* ser kontoren att förslaget överensstämmer med dagens riktvärden samt Stockholmsmodellens riktvärden. Kontoren ställer sig bakom förslaget då det motsvarar dagens riktvärden, vilka enligt utredningar visat sig vara väl avvägda. Stockholms stad är positiv till att förslaget om att mätning ska ske med stängt fönster och med öppna uteluftdon.

Kontoren är överlag positiva till föreslagna riktvärden för inomhusnivåer av hörbara tonkomponenter. Det är dock viktigt med en konkret avgränsning och definition av vad som är hörbara tonkomponenter och hur beräkning av detta ska ske. Detta är också en sådan fråga som kan och bör hänskjutas till den kommitté som föreslås bildas.

Förslaget 7.3 *Riktvärden för buller från väg- och spårtrafik vid planläggning och lovgivning av bostäder* överensstämmer med dagens riktvärden. Stockholmsmodellen innebär att avsteg görs från dessa riktvärden vid byggnation i bullerutsatta lägen.

Kontoren tillstyrker i stort förslaget men anser att begreppet ”maximal ljudnivå” behöver definieras. Kontoren erfar att begreppet ”maximal ljudnivå” tillämpas på olika sätt och att begreppet därför bör definieras tydligt. Riktlinjen som anger hur många gånger maximal ljudnivå får överskridas bygger på dagens förhållningssätt. Formuleringen är dock i detta fall svårbegriplig. Kontoren anser att betydelsen av riktlinjen ska behållas, men föreslår att den formuleras om så att den blir mer lättbegriplig.

Förslag 7.4 *Undantag från riktvärden för buller från väg- och spårtrafik vid bostadsbyggande* innebär avvikelser jämfört med dagens lagstiftning och från

Boverkets allmänna råd.

I Boverkets allmänna råd:

- anges ljuddämpad sida som 50 dBA (55 dBA kan endast accepteras för enstaka lägenheter) samt
- tillåts inte avsteg för ettor.

I Stockholmsmodellen för buller:

- godtas upp till 55 dBA på ”tysta” sidan, men planeringen ska följa de principer som visas i rapporten ”Trafikbuller och planering 1”. Dessa principer innebär bland annat att ljudnivåer på den tysta som är betydligt lägre än 55 dBA ska eftersträvas om det är möjligt,
- godtas ljudnivå över 65 dBA på ”bullriga” sidan,
- ställs inte krav på att särskilda åtgärder vidtas för att dämpa buller om ljudnivån överstiger 65 dBA,
- tillåts inte avsteg för ettor.

Kontoren anser att förslaget gällande ettor, ombyggnation av byggnader samt extra bullerdämpning inomhus bör justeras enligt nedan. I övrigt tillstyrker kontoren förslaget.

”Trafikbuller och planering” I - IV visar att i samtliga objekt med enkelsidiga lägenheter är andelen störda mycket hög, detta trots att bullernivåerna inomhus är låga och i många fall mycket låga med stängda fönster. Kontoren bedömer därför att det finns belägg för att alltför bullerutsatta enkelsidiga lägenheter kan vara olämpliga och att förslaget i betänkandet är alltför långtgående. Det föreligger således en risk för människors hälsa om förslaget genomförs i sin nuvarande form.

Samtidigt finns det ett stort behov av att möjliggöra byggandet av enrumslägenheter i stadsmiljö, något som statens utredare också har beaktat. I staden finns en klar viljeinriktning att öka möjligheten att bygga framförallt små ettor för studenter och ungdomar. Stockholms stad anser därför att det är angeläget att i enlighet med utredarens förslag gå vidare med avstegsfall för små lägenheter. Detta måste dock göras med stor omsorg och anpassning till de bullerförhållanden som råder.

Kontoren bedömer att det förslag som tagits fram i Boverkets rapport ”Förslag på regeländringar för fler bostäder åt unga och studenter” (2013) är bättre avvägt mot den kunskap vi idag har om bullerstörningar. Förslaget innebär att lägenheter om högst 35 m² tillåts mot fasad med upp till 60 dBA ekvivalent ljudnivå utomhus. Detta avstegsfall bör vara tillräckligt för att möjliggöra byggande av små lägenheter i de flesta stadsmiljöer och är samtidigt att förorda ur ett hälsoperspektiv. Kontoren anser dock att en begränsning av lägenhetsstorlek ska utformas som ett riktvärde, detta för att skapa flexibilitet i planeringen. Boverket ställer dessutom ytterligare krav på begränsning av tung trafik samt trafik nattetid. Kontoren anser att det i stadsmiljö är svårt att motivera detta då det skulle kunna begränsa framkomligheten för bland annat kollektivtrafik. Det är också en fråga som är svår att reglera i detaljplan och bygglov.

Ett ytterligare kompletterande alternativ för att möjliggöra byggnation av små enkelsidiga lägenheter mot en bullrig fasad är att tillåta så kallade ”fönsteråtgärder”, vilket innebär att man genom specialdesignade fönsterkonstruktioner kan öppna fönstret mot en ”ljudsluss” som dämpar bullret. Detta kan vara till exempel en delvis inglasad balkong, en skärm eller dubbla fönsterkonstruktioner som öppnas i motsatt ände. Detta bör villkoras med att konstruktionen tillgodoser att ljudnivån vid det öppnade fönstret motsvarar 55 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad. Kontoren bedömer att detta i de flesta fall är tekniskt möjligt och att merkostnaderna för sådana lösningar skulle bli marginell. Det finns exempel på konstruktioner som dämpar buller med cirka 5-15 dBA. Kontoren bedömer att risken för störningar och hälsoeffekter med sådana lösningar skulle minska till en acceptabel nivå. Om

denna lösning väljs föreslår kontoren att 2a kap. 11 § i förordningen om ändring i plan- och byggförordningen kompletteras med ett tredje stycke som lyder: ”En bostad med ett rum där ljudnivån vid fasad är 60-65 dBA ska ha minst ett fönster som har en konstruktion som dämpar buller vid öppet fönster, så att ljudnivån motsvarar 55 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad.”

Kontoren bedömer inte att det generellt är motiverat att tillämpa ovanstående avsteg på alla ettor. Istället bör det vara tydligt motiverat när avsteg föreslås. Kontoren anser att detta är en lösning för att tillgodose behovet av små lägenheter och att det därför ska sättas ett riktvärde för ettor på högst 35 m².

Utredningen föreslår att det vid ombyggnad eller ändrad användning av befintlig byggnad inte ska ställas krav på att minst hälften av bostadsrummen ska ha ljuddämpad sida.

Kontoren anser att detta är en olämplig lösning ur hälsosynpunkt. För att möjliggöra ombyggnation av exempelvis kontorsbyggnader till bostäder föreslår kontoren istället en liknande lösning som för enrumslägenheter. Där det vid ombyggnation av befintlig byggnad till bostäder inte går att utforma en bostad så att minst hälften av bostadsrummen har högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå utanför ska kommunen sträva efter att tillämpa principen med ”fönsteråtgärder” för minst hälften av bostadsrummen där så är möjligt med avseende på byggnadens konstruktion och kulturhistoriska värden.

I förslaget anges att 55 dBA ska klassas som ljuddämpad sida och ordet används också på detta sätt i lagtexten. I Boverkets allmänna råd anges att ljuddämpad sida har högst 50 dBA ekvivalent ljudnivå. Detta är en vedertagen definition ibland berörda aktörer. Eftersom 55 dBA ofta uppfattas som relativt bullrigt, anser kontoren att detta inte bör betecknas som ljuddämpad sida. Ett annat ordval förordas i lagtexten.

Förslaget innebär att om den ekvivalenta ljudnivån vid fasad överstiger 65 dBA, så krävs åtgärder för att dämpa buller inomhus som går utöver vad som krävs enligt Boverkets byggregler.

Kontoren anser att detta är ett synnerligen gott förhållningssätt. Detta eftersom undersökningar visar att andelen ganska eller mycket störda i bullerutsatta bostäder i snitt minskar från 38 till 20 procent genom byggande av bostäder med ljudklass B (26 dBA ekvivalent och 41 dBA maximal ljudnivå) istället för lagstadgade ljudklass C (30 dBA ekvivalent och 45 maximal ljudnivå). Detta framgår av rapporten ”Trafikbuller och planering IV” (2013), som tagits fram av bland annat miljöförvaltningen i Stockholm och Länsstyrelsen i Stockholms län.

Kontoren anser därför att det bör preciseras i lagtexten att åtgärderna ska ge minst 4 dBA lägre ljudnivå inomhus än vad föreskrifterna normalt kräver. Det är även viktigt att denna typ av särkrav, jämfört med Boverkets byggregler, ställs i relation till den rådande diskussionen om särkrav i planeringen och att det tillförs stöd för sådana avsteg även i Boverkets byggregler. Kontoren anser slutligen att det i fortsatt arbete bör preciseras och exemplifieras vad som menas med ”särskilda skäl”.

Förslaget 7.5 *Riktvärden för industribuller vid planläggning och lovgivning av bostäder* stämmer i stort överens med dagens riktvärden, med undantag för att nattperioden är förkortad från klockan 22.00 – 07.00 till 22.00 – 06.00. Dagens riktvärden innehåller även ett riktvärde för momentana ljud nattetid.

Stockholmsmodellen för industribuller innebär att avsteg från gällande riktvärden vid byggnation i bullerutsatta lägen. Stockholmsmodellen klassar också nattperioden som 22.00

–
06.00.

Föreslagna riktvärden baserar sig på Naturvårdsverkets riktvärden från 1970-talet som är under omprövning av Boverket och Naturvårdsverket på uppdrag av regeringen. Denna omprövning kan föranleda att riktvärdena justeras med anledning av nyare rön. Kontoren anser att riktvärdena i föreliggande förslag bör samordnas med detta arbete. Det är dock av

största vikt att förordningen innehåller riktvärden för industribuller. Om Boverkets och Naturvårdsverkets arbete drar ut på tiden anser kontoren att utredningens förslag ska antas i avvaktan på andra värden. Eventuella nya riktvärden bör så långt möjligt utformas så att de harmonierar med riktvärdena för trafikbuller, till exempel vad gäller riktvärde för buller dagtid, för att på så sätt underlätta hanteringen av riktvärdena i fysisk planering.

Som framgår av utredningen saknas det kunskap om hälsoeffekter av industribuller och Naturvårdsverkets riktlinjer saknar vetenskaplig grund. Kontoren anser därför att kunskapen om industribullers hälsoeffekter måste öka och att det bör tillsättas forskningsutredningar om denna fråga. Det bör också ges möjlighet att i framtiden justera riktvärden efter forskningens resultat.

Kontoren bedömer att det i föreliggande utredning är oklart varför man ej valt att inkludera ett riktvärde för maximala bullernivåer. Då ett sådant riktvärde skulle harmoniera med riktvärdena för trafikbuller anser kontoren att det skulle vara önskvärt att denna avvikelser motiveras i utredningen.

Jämfört med dagens lagstiftning och riktvärden finns för förslaget 7.6 *Undantag från riktvärden för industribuller vid bostadsbyggande* idag ingen nationell modell för avsteg från riktvärden. Inte heller i Stockholmsmodellen regleras ljudnivån på den ”bullriga” sidan. Stockholmsmodellen gör inte avsteg för ettor. För detta förslag hänvisas till kontorens synpunkter om riktvärden under punkt 7.5. Kontoren anser, i likhet med resonemanget under 7.4, att enrumslägenheter som vänds mot bullrig sida ska villkoras med att de ska ha öppningsbara fönster med ”ljudsluss”.

Kontoren noterar att uteplatser inte nämns i lagtexten för undantagen för industribuller. Detta verkar ha fallit bort i texten.

Kontoren ser mycket positivt på förslaget 9.1 Informationsinsats för ett snabbt genomslag för nya bullerregler som behandlas i utredningen. Speciellt utmärkta är intentionerna om att ta fram en bullermanual. Manualen ska bland annat ha som syfte att stimulera till byggande av bostäder med goda helhetslösningar och god ljudmiljö; inte bara lägsta godtagbara.

Kontoren anser också att den föreslagna kommittén ska få i uppdrag att ta fram vägledningar för till exempel vilka krav som ska ställas på bullerutredningar, ansvarsfördelning vid omprövning av verksamheters tillstånd och definitioner av olika begrepp.

Vad gäller slutbetänkande 5.1 *Förordningsregler om flygbuller vid bostäder* noterar kontoren att förslaget stämmer överens med dagens riktvärden, men att vissa definitioner är annorlunda. Kontoren tillstyrker förslaget med tillägget att vissa oklarheter förekommer som bör förtydligas enligt beskrivet nedan:

- I förslag till förordning om ändring i plan- och byggförordningen 1 kap. 2 a § definieras ”flygbuller” som buller från flygplatsverksamhet och flygtrafik. Kontoren vill uppmärksamma att denna definition skiljer sig från dagens definition, angiven i Kvalitetssäkringsdokumentet,¹ som endast reglerar flygtrafik. Exempelvis ingår inte taxning i dagens definition av flygbullernivå. Andra typer av buller, exempelvis trafik på marken inom flygplatsområdet, buller från uppstart och uppvärmning av flygmaskiner samt gevärsknallar vid fågeljakt, inkluderas inte heller i dessa beräkningar. Begreppet flygbuller kommer därmed bli mer omfattande och innebära andra ställningstaganden än idag. Kontoren anser att dagens definition bör behållas. Detta eftersom den här typen av markbuller ofta går att skärma och således ger andra förutsättningar att hantera än flygbuller i övrigt.

¹ Kvalitetssäkringsdokumentet är en överenskommelse mellan Transportstyrelsen, Naturvårdsverket och Försvarmakten.

- I förslag till förordning om ändring i plan- och byggförordningen 1 kap. 2 a § definieras ”omgivningsbuller” som flygbuller, buller från väg- och spårtrafik, industribuller samt buller från annan verksamhet utanför bostad. Kontoren vill uppmärksamma att denna definition skiljer sig från definitionen i Förordning om omgivningsbuller (2004:675) som inte omfattar ”buller från annan verksamhet utanför bostad”.

- I förslag till förordning om ändring i plan- och byggförordningen 2 a kap. 25 § och i förslag till förordning om flyg- och industribuller vid bostäder 17 § anges att med maximal ljudnivå avses den högsta förekommande ljudnivån vid en flygpassage. Kontoren anser att det bör framgå att den maximala ljudnivån ska beräknas enligt standard i Kvalitetssäkringsdokumentet.

- Bullerkurvor som tas fram för FBN (Flygbullernivå) har en tendens att hanteras som gränsvärden. Kontoren vill därför poängtera att FBN 55 dBA ska klassas som ett riktvärde och att det bör tydliggöras att det ska finnas viss flexibilitet i användningen av detta. I städernas centrala delar med god service och kollektivtrafik och där det i övrigt går att få en god helhetsmiljö ur bullersynpunkt inomhus och utomhus, anser kontoren att det bör vara möjligt att göra mindre avsteg från FBN 55 dBA.

För slutbetänkande 5.2 *Industribuller och bostäder vid prövning och tillsyn enligt miljöbalken* bedömer kontoren att riktvärdena stämmer överens med Socialstyrelsens. Undantag finns inte i dagens lagstiftning och Stockholmsmodellen för industribuller hanterar inte tillsyn utan endast fysisk planering. Kontoren bedömer att förslaget i huvudsak är gott, men hänvisar till synpunkter gällande riktvärdena i punkt 7.5.

Vad gäller slutbetänkande 5.3 *Ändringar i tidigare förslag om ändring i plan och byggförordningen* bedömer kontoren att förslaget stämmer överens med dagens riktvärden och definitioner.

Övriga synpunkter

Kontoren ser det som bekymmersamt att lösningar vid källan har avgränsats från utredningen (se punkt 3, s 127). Åtgärder vid källan är den viktigaste metoden för att skapa ett ljudmässigt och ekonomiskt hållbart byggande. Dessutom bedömer kontoren att detta är en fråga som är kopplad direkt till infrastrukturägarnas och verksamhetsutövarnas rådighet. Kontoren anser att det är av största vikt att möjligheten att sänka ljudnivåerna vid källan alltid studeras först och att verksamhetsutövarna och infrastrukturägarna tar ansvar för sin omgivningspåverkan.

Därutöver anser kontoren, i likhet med den offentliga utredaren, att det generellt är önskvärt att utgå från riktvärden snarare än gränsvärden i sammanhang där buller ska regleras. Detta innebär en större flexibilitet, både i ett eventuellt planeringsförfarande och vid driften av en verksamhet, något som ej torde påverka omgivningens upplevelse av bullerpåverkan.

Kontorens förslag

Kontoren föreslår med hänvisning till det ovan anförda att kommunstyrelsen beslutar att besvara remissen med vad som sägs i detta tjänsteutlåtande.

Fastighetsnämnden

Fastighetsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 22 oktober 2013 att överlämna kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen ”Flygbuller och bostadsbyggande (SOU 2013:67)” till Stadsbyggnads- och idrottsroteln samt att omedelbart justera paragrafen.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Jakob Dalunde m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Bengt Sandberg m.fl. (S) och Sebastian Wiklund (V), *bilaga 1*.

Fastighetskontorets tjänsteutlåtande daterat den 10 oktober 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Remissen av betänkandet Flygbuller och bostadsbyggande, är ett delbetänkande från en utredning som tillsattes i januari 2013 med uppgift att se över hur samordning och planläggning av lovgivning enligt plan- och bygglagen med prövning och tillsyn enligt miljöbalken i fråga om buller, kan ökas. I utredningen som givits namnet Bullersamordningsutredningen (S 2013:02), ingår flera delar som förutom delbetänkande om flygbuller också omfattar delarna väg- och spårtrafikbuller samt industribuller.

Utredningen som helhet syftar till att underlätta byggandet av nya bostäder i bullerutsatta miljöer enligt det nya regelverket. Åtgärder som rör befintliga bostäder, omfattas inte i utredningsuppdraget. De förordningsbestämmelser som anges, föreslås träda i kraft den 1 juli 2014.

1. Utredningen menar också att förslaget till en förordning om flyg- och industribuller vid bostäder kan kompletteras med ytterligare bestämmelser som är motiverade med hänsyn till skydd för människors hälsa och miljö.
2. Liksom i tidigare delbetänkande kring väg- och spårtrafikbuller pekar utredningen på vikten av samordning mellan ställda krav enligt plan- och bygglagen (PBL) och miljöprövning enligt miljöbalken för att underlätta planering och byggande av bostäder.
3. Riktvärdet för flygbuller avseende maximal ljudnivå 70 dBA vid uteplats, får enligt utredningen överskridas högst sexton gånger per dag och kväll och högst tre gånger per natt. Samma regler om industribuller som införs i plan- och byggförordningen (2011: 338), föreslås införas i en förordning som gäller vid prövning och tillsyn enligt miljöbalken.
4. Utredningen konstaterar liksom i delbetänkandet om buller från väg- och spårtrafik, att det förslag som redovisas stämmer överens med regeringens bedömningar i fråga om riktvärden för trafikbuller i infrastrukturpropositionen (prop. 1996/97:53) och riksdagens behandling av den propositionen. Med riktvärde avses ett värde som ska eftersträvas.
5. Utredningen föreslår att flygbuller inomhus i ett bostadsrum som riktvärde inte får överskrida 45 dBA maximal ljudnivå nattetid mellan klockan 22.00 och 06.00 och 30 dBA ekvivalent ljudnivå som årsmedelvärde. Den maximala ljudnivån inomhus föreslås enligt utredningen ska få överskridas högst tre gånger per natt. Utredningen menar också att en reglering av flygbuller utomhus inte kan utgå från samma principer som föreslagits i delbetänkandet för buller från väg- och spårtrafik. De undantag från riktvärden som där föreslagits, motiveras av att bostadsbebyggelse kan utformas så att bullret avskärmas från en ljuddämpad sida. För flygbuller är detta i de flesta fall inte möjligt, vilket innebär att boende exponeras för buller utomhus, oavsett var de vistas i anslutning till en bostad. Utredningen bedömer därför inte att det bör införas några regler om undantag som bygger på principen om bebyggelse som avskärmar bullret.
6. Utredningen föreslår att det i samordnade förordningar införs ett riktvärde som innebär att flygbuller utomhus vid en bostad, inte får överstiga 55 dBA ekvivalent flygbullernivå vid fasad. Detta värde är ett årsmedelvärde som stämmer överens med EU-regler. Riktvärdet för maximal ljudnivå, bör enligt utredningen liksom tidigare vara 70 dBA

vid uteplats. I likhet med buller från väg- och spårtrafik, bedömer utredningen att riktvärdet behöver kompletteras med en bestämmelse som innebär att ett visst antal överskridanden av den maximala ljudnivån normalt godtas vid bedömningar enligt plan- och bygglagstiftningen respektive miljölagstiftningen.

7. I utredningen anges också att det av Boverkets och Naturvårdsverkets rapport om flygbuller till regeringen i april 2013, framgår att man inte är överens om vad som bör gälla i fråga om antalet överskridanden av 70 dBA dag och kväll. Utredningen föreslår där ett riktvärde som innebär att den maximala ljudnivån dag och kväll får överskridas högst sexton gånger klockan 06.00-22.00 som årsmedelvärde. Utredningen föreslår också att bestämmelsen om antal överskridanden, inte ska gälla för bostäder som innebär en komplettering av bebyggelse i Stockholms kommun.

8. Utredningen föreslår en ny förordning om flyg- och industribuller vid bostäder som gäller prövning och tillsyn enligt miljöbalken avseende flygplatsverksamhet och flygtrafik till och från flygplats samt industriell verksamhet m.m. Förordningen ska grundas på bemyndigande i 9 kap. 5 § miljöbalken.

9. Utredningen syftar till att underlätta byggandet av nya bostäder i bullerutsatta miljöer. Fastighetskontoret berörs inte direkt av de olika förslagen eftersom det inte ingår i kontorets uppdrag att bygga nya bostäder. Däremot har kontoret i sitt uppdrag inom verksamhetsområdet att förvärva och förvalta stadens bostadsrätter. I förvaltningen ingår att upplåta bostadsrätter med hyresrätt till exempel för särskilt boende. Då det gäller till exempel områden kring Bromma flygfält, kan fastighetsnämnden därför komma att beröras av utredningens olika förslag.

10. Kontoret har ett uppdrag att undersöka vilka möjligheter som finns att på mark som fastighetsnämnden förfogar över, snabbt kunna medverka i uppförandet av tillfälliga studentbostäder. Även där kan områden kring Bromma flygfält vara av intresse. Utredningen berör inte befintliga bostäder och föreslår att miljöbalksförordningen bör avgränsas till att enbart gälla bostäder som byggs eller som får byggas enligt de nya reglerna om undantag från riktvärden för industribuller. Utredningen föreslår också att en förordning om flyg- och industribuller vid bostäder kan kompletteras med ytterligare bestämmelser som är motiverade med hänsyn till skydd för människors hälsa och miljö, vilket fastighetskontoret tycker är bra.

11. Den av utredningen föreslagna ökade samordningen av planläggning och lovgivning enligt plan- och bygglagen med prövning och tillsyn enligt miljöbalken är bra. Det underlättar planeringen och byggandet av nya bostäder i områden som är bullerutsatta. Att redan i planskedet göra den hälsobedömning som annars sker först efteråt, minskar osäkerheten för inblandade parter.

12. Stockholms tillväxt innebär också att ett omfattande arbete läggs ner på att hitta möjliga områden för förtätning. Det kan innebära närhet till bullerutsatta miljöer, som exempelvis Bromma flygfält. Att redan i det tidiga planskedet göra bullerbedömningen motsvarande de krav som anges i miljöbalken är något som kontoret är bra.

13. I utredningen föreslagna riktvärden beträffande bullernivåer och undantag från dessa riktvärden i form av undantag till exempel vad gäller antal överskridanden, förefaller rimliga om de appliceras på till exempel Bromma flygfält. Kontoret har i sin fastighetsförvaltande roll svårt att bedöma annorlunda.

14. Fastighetskontoret har nyligen förutom svar på delbetänkandet om buller från väg- och spårtrafik, också lämnat remissvar på ett betänkande från Plangenomförandeutredningen om en enklare plan- och bygglovsprocess samt svar på en

remiss som handlar om Boverkets förslag till vissa justeringar av plan- och bygglagen. Ett bärande syfte med dessa utredningar är att underlätta för bostadsbyggandet. Kontoret utgår ifrån att de justeringar som kommer att ske i plan- och bygglagen är synkroniserade utifrån vad som framkommer efter remisshanteringen av dessa fyra aktuella utredningar.

Remisstiden för fastighetsnämndens svar till Stadsbyggnads- och idrottsroteln sträcker sin fram till den 21 oktober 2013. Kontoret har dock medgivits förlängning till den 23 oktober för att ärende ska kunna behandlas i fastighetsnämnden den 22 oktober

Stockholms Stadshus AB

Stockholms Stadshus AB:s yttrande daterat den 21 oktober 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Svar på remiss från Stadsbyggnads- och idrottsroteln (Dnr 001-1497/2013).

Sammanfattning

Stadsbyggnads- och idrottsroteln har remitterat "*Remiss av Betänkandet Flygbuller och bostadsbyggande (SOU 2013:67)*" till bland annat Stockholms Stadshus AB, som i sin tur remitterat vidare till dotterbolagen Stockholmshem, Svenska Bostäder och Familjebostäder.

Regeringen beslutade den 24 januari 2013 att tillsätta "Bullersamordningsutredningen", med uppgift att se över hur samordningen av planläggning och lovgivning enligt plan- och bygglagen med prövning och tillsyn enligt miljöbalken i fråga om buller kan ökas.

Förslagen i slutbetänkandet innebär sammanfattningsvis att;

Reglerna om hur flygbuller ska hanteras vid bostadsbyggande och miljöprövning av flygplatser samordnas. Riktvärdet för flygbuller avseende maximal ljudnivå, 70 dBA vid uteplats, får överskridas högst 16 gånger per dag och kväll och högst tre gånger per natt. Dessa normer gäller även befintlig bebyggelse. Flygbuller inomhus, i ett bostadsrum, får som riktvärde inte överstiga 45 dBA maximal ljudnivå natt klockan 22-06 och 30 dBA ekvivalent ljudnivå som årsmedelvärde, vilket gäller även befintlig bebyggelse. Bestämmelsen om antal överskridanden av maximala ljudnivån 70 dBA dag och kväll ska inte gälla för bostäder som innebär komplettering av bebyggelse i Stockholms stad. Samma regler om industribuller som införs i plan- och byggförordningen (2011:338) införs i en förordning som gäller vid prövning och tillsyn enligt miljöbalken. Förslaget syftar till att planering och byggande av bostäder i bullerutsatta miljöer underlättas och förordningsbestämmelserna föreslås träda i kraft den 1 juli 2014.

I Vision 2030 har staden ambitionen att färdigställa 100 000 bostäder under en 20-årsperiod. I det nyligen framlagda budgetförslaget för den kommande treårsperioden 2014-2016, har denna ambition utökats till 140 000 bostäder, på grund av stadens starka befolkningsutveckling. Nyexploatering ska, enligt stadens översiktsplan "Promenadstaden" främst tillkomma på redan exploaterad mark samt vid befintliga goda kommunikationslägen. Detta medför att det även fortsättningsvis kommer att ställa krav på befintliga verksamheter, såsom trafik, industrier hamnar och flygplatser, som måste kunna kombineras med boendemiljöer. Koncernledningen ser därför positivt på slutbetänkandets förslag till förändrade regler och delar bolagens uppfattning om att de föreslagna förändringarna kommer ge en ökad förutsägbarhet, vid planering av nya bostäder i bullerutsatta områden. Det i sin tur kan öka möjligheterna för staden att uppnå sina höga ambitioner avseende att bidra till regionens bostadsförsörjning.

Ärendet

Stadsbyggnads- och idrottsroteln har remitterat "*Remiss av Betänkandet Flygbuller och bostadsbyggande (SOU 2013:67)*" till bland annat Stockholms Stadshus AB. Stockholms Stadshus AB har i sin tur remitterat vidare till dotterbolagen Stockholmshem, Svenska Bostäder och Familjebostäder. Nedan följer en redovisning av bolagens remissvar i huvudsak. Remissvaren i sin helhet återfinns i bilagorna.

Regeringen beslutade den 24 januari 2013 att tillsätta en utredning, den s.k. Bullersamordningsutredningen, med uppgift att se över hur samordningen av planläggning och lovgivning enligt plan- och bygglagen med prövning och tillsyn enligt miljöbalken i fråga om buller kan ökas.

Förslagen i slutbetänkandet innebär sammanfattningsvis att

- Reglerna om hur flygbuller ska hanteras vid bostadsbyggande och miljöprövning av flygplatser samordnas.
- Riktvärdet för flygbuller avseende maximal ljudnivå, 70 dBA vid uteplats, får överskridas högst 16 gånger per dag och kväll och högst tre gånger per natt. Dessa normer gäller även befintlig bebyggelse.
- Flygbuller inomhus i ett bostadsrum får som riktvärde inte överstiga 45 dBA maximal ljudnivå natt klockan 22-06 och 30 dBA ekvivalent ljudnivå som årsmedelvärde. Dessa normer gäller även befintlig bebyggelse.
- Bestämmelsen om antal överskridanden av maximala ljudnivån 70 dBA dag och kväll ska inte gälla för bostäder som innebär komplettering av bebyggelse i Stockholms stad.
- Samma regler om industribuller som införs i plan- och byggförordningen (2011:338) införs i en förordning som gäller vid prövning och tillsyn enligt miljöbalken.
- Planering och byggande av bostäder i bullerutsatta miljöer underlättas.
- Förordningsbestämmelserna föreslås träda i kraft den 1 juli 2014.

Underremiss

Svenska Bostäders remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Svenska Bostäder har i uppdrag att bygga nya och förvalta ett stort antal bostäder i Stockholms stad. Stockholms stad är en stad som växer kraftigt och behovet av nya bostäder är stort. Därför vill Svenska Bostäder framhålla vikten av att det ges ökade möjligheter att förtäta städer och tätorter.

Utöver de synpunkter som Svenska Bostäder har lämnat på utredningens delbetänkande vill Svenska Bostäder framföra följande:

Svenska Bostäder ställer sig positivt till förslagen i slutbetänkandet som sammanfattningsvis innebär att:

- reglerna om hur flygbuller ska hanteras vid bostadsbyggande och miljöprövning av flygplatser samordnas,
- riktvärdet för flygbuller avseende maximal ljudnivå, 70 dBA vid uteplats, får överskridas högst sexton gånger per dag och kväll och högst tre gånger per natt,
- att antalet överskridanden av maximala ljudnivån 70dBA inte ska gälla för bostäder som innebär komplettering av bebyggelse i Stockholms kommun,
- samma regler om industribuller som införs i plan- och byggförordningen (2011:338) införs i en förordning som gäller vid prövning och tillsyn enligt miljöbalken, och
- planering och byggande av bostäder i bullerutsatta miljöer underlättas (*bilaga 1*).

Familjebostäders remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Familjebostäder delar utredarens bedömning att en reglering av flygbuller utomhus inte kan utgå från samma principer som för buller från väg- eller spårtrafik. De undantagsregler som finns avseende buller från väg eller spårtrafik, bebyggelse som avskärmar buller, är inte tillämpliga avseende flygbuller, eftersom flygbuller utomhus kan komma från mer än en sida av byggnaden.

Familjebostäder bedömer att utredningens förslag kan bidra till att ge en ökad tydlighet

och förutsägbarhet vid planering och byggande av bostäder i bullerutsatta miljöer. Familjebostäder välkomnar utredningens förslag till undantag i reglerna för flygbuller avseende komplettering av bebyggelse i Stockholm, vilket bolaget upplever kan ge ökade möjligheter till fortsatt förtätning av den stad och tätort Familjebostäder är en del av (*bilaga 2*).

Stockholmshems remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Förslagen stämmer i stort sett överens med gällande regler och bullernormerna innefattar även befintlig bebyggelse. Samordningen av prövningen enligt miljöbalken med planläggning eller lovgivning enligt plan- och bygglagen kommer att minska riskerna för en fortsatt osäkerhet vid planering och byggande av bostäder. Sammantaget kommer detta innebära ökade möjligheter för Stockholmshem att bygga nytt i Stockholm, varför förslaget tillstyrks (*bilaga 3*).

Koncernledningens synpunkter

Stockholms stad har sedan början av 2000-talet haft mycket höga ambitioner avseende planläggning och nyproduktion av bostäder. Dessa bostäder planeras och byggs till stor del på redan tidigare exploaterad mark, som omvandlas exempelvis från hamn- och industriområden, till bostadsområden. Därför har staden i dessa projekt ofta fått lov att hantera olika former av bullerproblematik.

I Vision 2030 har staden ambition att färdigställa 100 000 bostäder under en 20-årsperiod. I det nyligen framlagda budgetförslaget för den kommande treårsperioden 2014-2016, har denna ambition utökats till 140 000 bostäder, på grund av stadens starka befolkningsutveckling. En utmaning i detta sammanhang är naturligtvis att hitta lämpliga lägen, både för större exploateringar, men också för kompletteringsbebyggelse. Nyexploatering ska, enligt stadens översiktsplan ”Promenadstaden” främst tillkomma på redan exploaterad mark samt vid befintliga goda kommunikationslägen. Detta medför att det även fortsättningsvis kommer att ställas krav på befintliga verksamheter, såsom trafik, industrier hamnar och flygplatser, som måste kunna kombineras med boendemiljöer. Koncernledningen ser därför positivt på slutbetänkandets förslag till förändrade regler och förbättrad samordning av prövning- och lovgivning enligt Plan- och Bygglagen och Miljöbalken avseende flygbuller.

Koncernledningen delar också bolagens uppfattning om att de föreslagna förändringarna kommer ge en ökad förutsägbarhet vid planering av nya bostäder i bullerutsatta områden. Det i sin tur kan öka möjligheterna för staden att uppnå sina höga ambitioner avseende att bidra till regionens bostadsförsörjning.

1. Irene Svenonius

VD Stockholms Stadshus AB

Bilagor

1. Remissvar Svenska Bostäder
2. Remissvar Familjebostäder
3. Remissvar Stockholmshem

RESERVATIONER M.M.

Fastighetsnämnden

Reservation anfördes av vice ordföranden Jakob Dalunde m.fl. (MP) enligt följande.

Stockholm växer så det knakar och inflyttningen till länet kommer enligt prognoser att fortsätta. Det är en stor utmaning vi står inför och det är brist på byggbar mark. För stadens unga och studenter är det idag svårt att hitta en bostad och många studenter överväger att flytta från Stockholm på grund av den svåra bostadsbristen. Miljöpartiet anser att många av utredningens förslag på förändringar av dagens regelverk är bra. Vi vill verka för att möta en fortsatt befolkningsökning genom att ge Stockholms invånare en hög livskvalitet och genom att driva en grön stadsplanering samt genom att hitta alternativa lösningar med på sikt minskat buller för de utmaningar vi står inför. Hamn, industribuller och trafikbuller är problematiska bullertyper som måste hanteras varsamt. Vi har ett ansvar för stockholmarnas hälsa och ett ansvar för att bygga en mänsklig och attraktiv stad.

Buller är idag ett av våra större miljöhälsoproblem. Buller kan påverka människors hälsa och välbefinnande både direkt och indirekt. Direkta effekter är hörselpåverkan och öronsus, så kallat tinnitus. Indirekta effekter är sömnstörningar, samtalsstörningar och effekter på vila och avkoppling. Prestationer och inlärning kan störas och ge upphov till stressrelaterade symptom. Senare års forskning talar för att de föreligger ett samband mellan buller och högt blodtryck samt eventuellt ökad risk för hjärt-kärlsjukdom. (Trafikbuller och planering IV, 2012).

Miljöpartiet är öppna för den befintliga Stockholmsmodellen med tyst sida. Vi ser det som angeläget att samordna plan- och bygglagen och miljöbalken utifrån ett enkelt och tydligt förhållningssätt där riktvärden för buller författningsregleras. Däremot behöver fler riktvärden än enbart vid stängt fönster och öppna uteluftdon omfattas för att hantera de olika riktvärdena mer likvärdigt. Avvägningen måste ske utifrån förutsättningarna för ett ökat byggande men samtidigt beakta bullerfrågan utifrån ett hälsoperspektiv.

Precis som utredningen föreslår bör en ny paragraf i 2 kap. plan- och bygglagen förtydliga att det vid planläggning och lovgivning av bostäder ska göras en hälsobedömning som motsvarar den hälsobedömning som kan komma att göras i efterhand enligt miljöbalken. För studentlägenheter som sällan utgör boende under en längre tid kan byggande vid mer bullerutsatta miljöer tillåtas. Val av bullerdämpande teknik blir här viktigt att utreda i det enskilda fallet. Men första steget måste alltid innefatta att minska bullret vid källan, det vill säga vid vägar och spår samt från fordon. Detta kan uppnås genom att sänka hastigheter, minska bullret från kollektivtrafiken och genom att begränsa trafikmängder och tung trafik. Undantag kan behövas men ska vara just undantag och inte användas förrän andra möjligheter studerats. Däremot ska inte lägenheter med endast ett rum där människor kan förväntas bo under en längre tid tillåtas i mer bullerutsatta miljöer. Naturvårdsverket pekar på ett överutnyttjande av undantag. Utredningen säger att den korta tiden gjort att det inte varit möjligt att undersöka om så är fallet. Därmed bortser utredningen från problemet och det är anmärkningsvärt att viktiga frågor tillåts passera på det sättet.

Möjligheterna att minska buller ska studeras och långtidseffekter på hälsa måste värderas högre än idag. Kostnader i form av sjukhusvård, försämrad hälsa och ekonomiskt bortfall för den enskilda och samhället behöver kvantifieras för att bättra ställa ökat buller mot en försämrad hälsa. Samtidigt behöver vi ständigt arbeta för att med ny teknik och nya innovationer minska bullret.

Utredaren föreslår att det ska finnas regler om undantag i två steg, upp till 65 dBA som ekvivalent ljudnivå vid fasad och över 65 dBA. För att få bygga bostäder där ljudnivån överstiger 65 dBA ska det krävas särskilda skäl och högre krav på bullerskydd vid den mest

bullerutsatta fasaden. Detta är ett stort avsteg från nuvarande riktlinjer. Hälsoaspekter och önskan om en attraktiv stadsmiljö måste värderas högre i ett växande Stockholm för att i ökad utsträckning reducera istället för att acceptera buller. Att bygga bostäder är prioriterat, med det behöver ske utan att försämra de boendes hälsa.

När det gäller maxnivån 70 dBA från flygbuller – som egentligen utgår från en helt annan utredning, Flygbuller och bostadsbyggande SOU 2013:67 – anser vi att Naturvårdsverkets riktlinjer ska följas.

Reservation anfördes av Bengt Sandberg m.fl. (S) och Sebastian Wiklund (V) enligt följande.

Utifrån handlingarna är det oklart på vilket sätt riktvärden och undantag ändras. Det är positivt att PBL och miljöbalken närmar sig varandra. Utredningen uttrycker dock att sänka tröskeln för vilket flygbuller som kan accepteras för att kunna bygga fler bostäder. Men problemet kvarstår även om juridiken ändrats. Konsekvenserna av buller vet vi är stress, sömnsvårigheter, minnessvårigheter och andra fysisk åtkommer.

Men även om det finns tekniska konstruktioner som dämpar buller inverkan på människor så kan vi inte helt bli av med detta. Människor låter, kollektivtrafik, dörrar, nyttotrafik. En del buller måste vi lära oss att leva med. Men vissa bullerkällor kan vi välja bort. Flyget är ett av dessa. En flygplats som Bromma som ligger mitt i vår huvudstad hör inte hemma här. Förutom buller så finns säkerhetsrisk och det går inte att bygga allt för högt på flera håll i Stockholm. Exempelvis i Marieberg kommer det att byggas nya hus som är relativt höga med Stockholm mått och dessa har en gräns just på grund av att flygen går ned för landning här. För kollektivtrafikresenärer tar det dessutom lika lång tid att ta sig till Bromma som till Arlanda om man väljer att åka kollektivt.

Det som avses med utredning är att kunna bygga fler bostäder. Det finns verkligen ett behov av bostäder och framför allt hyresrätter och Bromma flygplats är en del av lösningen. Vi har nämligen möjlighet att bygga både på flygplatsen och på flera ställen vid bullermattan. Det skulle frigjort tiotusentals bostäder om vi avvecklat Bromma flygplats. Så det är inte acceptera någon högre bullernivå som är intressant, det kanske ger en handfull fler bostäder. Det är en avveckling av flygplatsen som behövs.