

Handläggare
Anette Jansson
Telefon: 08-508 288 20

Till
Miljö- och hälsoskyddsnamnden
2014-02-04 p. 15

Remiss av översyn av hastighetsgränser i Spånga-Tensta, Kungsholmen samt del av Hägersten-Liljeholmen

Remiss från trafik- och renhållningsnamnden
dnr T2013-320-02133

Förvaltningens förslag till beslut

1. Godkänna och överlämna miljöförvaltningens tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Gunnar Söderholm
Förvaltningschef

Gustaf Landahl
Avdelningschef

Sammanfattning

Trafikkontoret har tagit fram ett förslag till nya hastighetsgränser för tre pilotområden i staden; ”Pilotprojekt hastighetsplan Stockholm – Spånga-Tensta, Kungsholmen, Hägersten-Liljeholmen”. Trafik- och renhållningsnamnden har sänt förslaget på remiss till bland annat miljö- och hälsoskyddsnamnden för svar senast den 28 februari 2014.

Miljöförvaltningen ställer sig i stort positiv till förslaget. Det är bra att buller, luftkvalitet och vibrationer beaktas vid val av hastighet på stadens vägnät, eftersom hastigheten är en viktig parameter för hur stora dessa miljöstörningar blir. Förvaltningen gör också en översiktlig bedömning av att föreslagna hastighetsförändringar som helhet medför att miljöstörningarna kommer att minska. Förvaltningen vill dock lyfta några frågeställningar kring hur och när utredningar och åtgärder kring dessa frågor bör göras.

Sammanfattningsvis föreslår miljöförvaltningen följande förändringar av förslaget:

- När fördjupade utredningar för buller, luftkvalitet eller vibrationer behöver göras för en väg, ska dessa göras *innan* beslut om hastighetshöjning tas.
- Bostäder som får en ljudnivåhöjning som innebär att de når över gränsen för trafikkontorets bullerskyddsbidrag till fönsteråtgärder (62 dBA ekvivalent ljudnivå) ska erbjudas bidrag så fort en hastighetshöjning är beslutad.
- Stadens bullerskyddsgrupp bör inkludera hastighetshöjningarna i det pågående arbetet med att ta fram en strategi för om och hur fastigheter som fick bidrag i ett tidigt skede ska få kompletterande bullerskyddsbidrag.
- Hastighetshöjningar bör generellt inte accepteras om höjningen medför höjda luftföroreningshalter där MKN för luft överskrids.
- Hastighetshöjningarna på Drottningholmsvägen och Centralbron är inte acceptabla ur luftkvalitetssynpunkt.
- Analysmetoden gällande vibrationsstörningar bör kompletteras med studier av geologiska kartor för de gator där hastighetshöjning övervägs.

Bakgrund

Trafikkontoret har tagit fram ett förslag till nya hastighetsgränser för tre pilotområden i staden; ”Pilotprojekt hastighetsplan Stockholm – Spånga-Tensta, Kungsholmen, Hägersten-Liljeholmen”. Trafik- och renhållningsnämnden har sänt förslaget på remiss till bland annat miljö- och hälsoskyddsnämnden för svar senast den 28 februari 2014. De vill särskilt få synpunkter kring de principer som använts för att ta fram förslaget till nya hastighetsgränser. Hela förslaget finns att läsa på

<http://insynsverige.se/documentHandler.ashx?did=1732284>.

De tre pilotområdena är Spånga-Tensta, Kungsholmen samt del av Hägersten-Liljeholmen. Förslaget innebär att många gator får sänkt hastighet, merparten från 50 till 40 km/tim. Några gator får höjd hastighet, från 30 till 40 eller från 50 till 60 km/tim.

Förslaget har tagits fram enligt metodiken i Trafikverkets handbok ”Rätt fart i staden – Hastighetsnivåer i en attraktiv stad”. Metodiken innebär bland annat att fem stadsbyggnadskvaliteter som påverkar och påverkas av trafikens hastighet analyseras; stadens karaktär, tillgänglighet, trygghet, trafiksäkerhet, samt miljö och hälsa. Inom området ”miljö och hälsa” har buller, luftkvalitet och vibrationer studerats.

I förslaget anges att hastigheten på en bullerstörd gata enligt arbetsmetodiken inte bör höjas innan åtgärder för att reducera buller är genomförda. En höjning av hastighetsgränsen kan ändå föreslås som målbild för gatan. Vidare anges att en särskild bedömning bör göras för att avgöra när omskyllning av gatan kan göras med hänseende till storleken på bullerproblematiken och även andra åtgärder som eventuellt behöver vidtas.

För luftkvalitet anges att hänsyn till luftkvaliteten bör tas på de gator som ligger nära gräns eller över gräns för miljökvalitetsnorm när val av hastighetsgräns och val av åtgärder ska göras.

I förslaget redovisas att bullernivåer och luftföroreningar över riktvärdena kommer att kvarstå efter hastighetsändringen och att dessa inte kan åtgärdas enbart genom hastighetsändringar utan kräver ytterligare åtgärder. En särskild utredning avseende hur de nya hastighetsgränserna påverkar bullernivåerna föreslås.

Senare i förslaget konstateras att åtgärder inte måste genomföras innan en hastighetsgräns kan införas.

Information om vibrationer har hämtats från Stockholms stads sammanställning över gator med vibrationsproblem. Det finns ett antal sträckor inom varje område som har vibrationsproblem och de beaktas i analysen dels i val av hastighet men framför allt i val av eventuella åtgärder.

I redovisningen av motiv till valda hastighetsgränser för respektive gata finns för vissa gator specificerat att utredning behövs avseende föreslagna hastighetsgräns påverkan på buller, luftkvalitet och vibrationer.

Förvaltningens synpunkter och förslag

Miljöförvaltningen ställer sig i stort positiv till förslaget. Det är bra att buller, luftkvalitet och vibrationer beaktas vid val av hastighet på stadens vägnät, eftersom hastigheten är en viktig parameter för hur stora dessa miljöstörningar blir. Förvaltningen gör också en översiktlig bedömning av att föreslagna hastighetsförändringar som helhet medför att miljöstörningarna kommer att minska. Förvaltningen vill dock lyfta några frågeställningar kring hur och när utredningar och åtgärder kring dessa frågor bör göras.

Miljöförvaltningen bedömer att hastighetshöjningar på 10 km/tim i de flesta fall leder till så små försämringar av miljökvaliteten att de

är acceptabla. I ett fåtal fall kan en höjning dock vara olämplig ur miljösynpunkt. Sänkt hastighet är så gott som alltid positivt ur miljösynpunkt.

Miljöförvaltningen anser att det är otydligt när de fördjupade utredningarna för respektive väg är tänkta att göras. Förvaltningen anser att det är viktigt att de görs innan beslut om hastighetshöjning tas. Det finns annars risk för ökade och ibland oacceptabla störningar som inte går att åtgärda på annat sätt än genom hastighetssänkning.

Buller

En hastighetshöjning från 30 till 40 km/tim medför marginell höjning av bullernivån. En hastighetshöjning från 50 till 60 km/tim innebär att bullret höjs med 1-2 dBA ekvivalent (\approx medel) ljudnivå. Miljöförvaltningen bedömer att detta kan medföra ökade störningar för vissa boende.

Miljöförvaltningen har gjort en mycket översiktlig granskning av gatorna där hastighetshöjning föreslås och konstaterar att det finns bostäder längs de flesta av dessa sträckor som kommer att få något högre bullernivå vid fasad. Miljöförvaltningen anser att denna försämring generellt är acceptabel, men att rimliga åtgärder alltid ska utredas vid en försämrad bullersituation.

Miljöförvaltningen anser att åtgärder som minskar bullret vid källan alltid bör övervägas i första hand. Sådana åtgärder bör om möjligt genomföras innan hastighetshöjningen genomförs och kan till exempel vara ny vägbeläggning med ljuddämpande egenskaper.

Miljöförvaltningen anser att bostäder som får en ljudnivåhöjning som innebär att de når över gränsen för trafikkontorets bullerskyddsbidrag till fönsteråtgärder (62 dBA ekvivalent ljudnivå) ska erbjudas bidrag så fort en hastighetshöjning är beslutad. Förvaltningen anser dock att det inte är rimligt att alla bostäder ska ha vidtagit fönsteråtgärder innan hastighetshöjning genomförs, eftersom en sådan process kan ta många år.

Miljöförvaltningen bedömer att de bostäder som redan har fått åtgärder med trafikkontorets bullerskyddsbidrag för fönsteråtgärder generellt sett inte bör vara berättigade till ytterligare bidrag eller åtgärder. Det finns dock en risk för att de åtgärder som har vidtagits tidigare inte är tillräckliga för att den höjda bullernivån inte ska orsaka olägenhet för de boendes hälsa. Stadens förvaltningsövergripande bullerskyddsgrupp avser att ta fram en strategi för om och hur fastigheter som fick bidrag i ett tidigt skede ska få komplette-

rande bullerskyddsbidrag. Bullerskyddsgruppen bör även beakta hur hastighetshöjningarna ska hanteras i detta arbete.

Luftkvalitet

Miljöförvaltningen har gjort en översiktlig granskning av vägarna där hastighetshöjning föreslås och konstaterar att hastighetshöjningar föreslås på några av vägarna där miljö kvalitetsnormen (MKN) för luft överskrids.

Två av dessa vägar är Drottningholmsvägen och Centralbron. Miljöförvaltningen bedömer att föreslagen hastighetshöjning på vägarna kommer att öka luftföroreningshalterna ytterligare. Miljöförvaltningen anser att detta inte är förenligt med miljöbalkens reglering av miljö kvalitetsnormer för luft. Trafikkontoret är i egen skap av väghållare skyldigt att vidta åtgärder där trafiken medför att miljö kvalitetsnormen för luft överskrids. Miljöförvaltningen anser därför att en hastighetshöjning inte är acceptabel så länge miljö kvalitetsnormerna för partiklar (PM10) eller kvävedioxid överskrids längs gatorna.

Övriga gator med hastighetshöjning där MKN överskrids ligger längs E4an i Liljeholmen-Hägersten. Miljöförvaltningen bedömer att hastighetshöjningens påverkan på luftföroreningarna i dessa fall är försumbar, eftersom överskridandena orsakas av trafiken på E4an. Förvaltningen anser därför att hastighetshöjningen på dessa gator är acceptabel.

Vibrationer

Hastighetsreglering är oftast den enklaste och mest kostnadseffektiva åtgärden för att minska vibrationsstörningar. Ofta är det den enda rimliga åtgärden. Miljöförvaltningen anser därför att det är av största vikt att risk för vibrationsstörningar utreds noga innan beslut om hastighetshöjning tas. Det är inte acceptabelt att hänvisa till att åtgärder ska utredas i ett senare skede.

Miljöförvaltningen anser att det är bra att stadens sammanställning av gator med vibrationsproblem används vid analysen. Det är viktigt att störningarna på dessa gator inte förvärras. Miljöförvaltningen har gjort en översiktlig granskning av gatorna där hastighetshöjning föreslås och ser inte att några av gatorna med vibrationsproblem berörs i detta fall. Förvaltningen konstaterar att hastigheten föreslås sänkas på några vibrationskänsliga gator, men har inte gjort någon djupare analys av om det borde övervägas på fler, eller om hastigheten borde sänkas ytterligare.

Miljöförvaltningen bedömer att hastighetshöjningar innebär en risk för att vibrationsstörningar uppkommer längs gator som tidigare inte haft problem. En hög riskfaktor är om vägen och närliggande byggnader ligger på lermark. Förvaltningen anser därför att analysmetoden bör kompletteras med studier av geologiska kartor för de gator där hastighetshöjning övervägs. Detta torde inte innebära några större merkostnader för utredningsarbetet, eftersom geologiska kartor finns över hela staden och det inte kräver en särskilt stor arbetsinsats att titta på dessa.

Miljöförvaltningens förslag till förändringar av förslaget
Sammanfattningsvis föreslår miljöförvaltningen följande förändringar av förslaget:

- När fördjupade utredningar för buller, luftkvalitet eller vibrationer behöver göras för en väg, ska dessa göras *innan* beslut om hastighetshöjning tas.
- Bostäder som får en ljudnivåhöjning som innebär att de når över gränsen för trafikkontorets bullerskyddsbidrag till fönsteråtgärder (62 dBA ekvivalent ljudnivå) ska erbjudas bidrag så fort en hastighetshöjning är beslutad.
- Stadens bullerskyddsgrupp bör inkludera hastighetshöjningarna i det pågående arbetet med att ta fram en strategi för om och hur fastigheter som fick bidrag i ett tidigt skede ska få kompletterande bullerskyddsbidrag.
- Hastighetshöjningar bör generellt inte accepteras om höjningen medför höjda luftföroreningshalter där MKN för luft överskrids.
- Hastighetshöjningarna på Drottningholmsvägen och Centralbron är inte acceptabla ur luftkvalitetssynpunkt.
- Analysmetoden gällande vibrationsstörningar bör kompletteras med studier av geologiska kartor för de gator där hastighetshöjning övervägs.

Bilagor

1. Sammanfattning ur den remitterade ”Pilotprojekt hastighetsplan Stockholm – Spånga-Tensta, Kungsholmen, Hägersten-Liljeholmen” Tyrens, april 2013