

*Till Stockholms Hamn AB:s styrelse*

## Remiss angående Strategisk bullerkartläggning och Åtgärdsprogram 2014-2018 enligt förordningen om omgivningsbuller

### Bakgrund

Stockholms Stadshus AB har den 13 januari 2014 översänt ovanstående remiss för besvarande till senast den 10 april 2014.

Sedan 2002 finns ett EG-direktiv om omgivningsbuller för bedömning och hantering av omgivningsbuller, vilket har införlivats i svensk lagstiftning. Enligt denna ska kommuner med mer än 100 000 invånare ta fram ett åtgärdsprogram för omgivningsbullret i hela kommunen. Motsvarande krav finns för Trafikverket vad gäller större vägar, järnvägar och flygplatser utanför dessa kommuner.

Stockholms stad har sedan tidigare ett gällande åtgärdsprogram, mellan 2009-2013 och nu föreslaget åtgärdsprogram skall tydliggöra vilka åtgärder som ska göras under den närmaste femårsperioden. Skillnader mot tidigare bullerkartläggning är bland annat att vägtrafikuppgifterna har högre kvalitet, att skillnader i bullernivåer för olika våningar i bostadshus nu redovisas och att antalet exponerade invånare i buller i absoluta tal har minskat. Man konstaterar också att antalet exponerade för flygbuller har ökat kraftigt men att vägtrafikbullret fortfarande är ett mycket större problem än flygbullret.

Vad gäller hamnverksamhet sägs i programmet endast att ”den ur bullersynpunkt mest intressanta hamnen är Värtahamnen och att den har tillstånd enligt miljöbalken och för närvarande prøvotidsvillkor för buller.”

### *Stockholmsmodellen*

Staden arbetar idag i sin fysiska planering med vad som brukar kallas ”Stockholmsmodellen”, vilken enbart praktiseras i Stockholms län. Förenklat går denna modell ut på att vid nyplanering av trafikinfrastruktur och/eller bostäder så ska låga ljudnivåer inomhus säkras. Varje lägenhet ska ha tillgång till en tyst uteplats och minst hälften av bostadsrummen ska ligga mot en tyst sida. Modellen tillåter höga ljudnivåer mot den bullriga sidan.

### *Externt industribuller*

Vad avser frågor om externt industribuller, som i huvudsak berör hamnverksamheten, redogörs i remissunderlaget för att berörda förvaltningar till i början av 2014 skall studera konsekvenserna av bebyggelseplanering i närheten av Stockholms industriområden, med avseende på industrirelaterat buller, på kort och lång sikt. I arbetet deltar också Stockholms Hamnar. Slutpresentationen är nu bestämd skall ske den 11 mars 2014.

I programmet redogörs också för det förhållningssätt för industrirelaterat buller som beslutades i Stockholms kommunfullmäktige i maj 2013. Här redovisas bland annat att högre ljudnivåer kan accepteras på den bullerutsatta sidan, vid förekomst av ljudskyddad sida för minst hälften av boningsrummen. Detta i enlighet med Stockholmsmodellen. I programmet konstateras också att förhållningssättet *inte* har uttryckligt stöd i nationell praxis men avser vara ett sätt att driva på utvecklingen för möjliggöra fler bostäder, utan att orsaka ökad hälsopåverkan av buller.

### *Invändningar på syn om externt industribuller från SLL och Trafikverket*

I remissunderlaget redovisas att avseende externt industribuller så har Stockholms läns landsting, Trafikförvaltningen (SLL) och Trafikverket invändningar mot stadens förhållningssätt. SLL säger bland annat att externt industribuller skiljer sig från trafikbullervärdena på så sätt att det enbart finns utomhusriktvärde. Det vill säga inomhusriktvärde saknas och att när tillsynsärenden drivs enligt miljöbalken, då boende klagat på buller, inte är säkert att Mark – och miljödomstolen tar hänsyn till lokala avsteg så länge de nationella riktvärdena har nuvarande utformning. Trafikverket säger också att man vid tillsyn riskerar få krav i enlighet med miljöbalken och att det är olämpligt att tillåta och öppna upp för mer buller i Stockholm och samtidigt ha andra regler i exempelvis Skåne.

### *Bullersamordningsutredningen*

Denna utredning remissbehandlades under hösten 2013 och en proposition är planerad till i mars 2014. Enligt miljöförvaltningens bedömning i remissunderlaget kommer denna utredning *inte* innebära några direkta skillnader för Stockholm. Förslagen handlar bland annat om en ökad samordning av plan- och bygglagen och miljöbalken för att underlätta planering och byggande av bostäder i bullerutsatta miljöer, tydligare och generösare regler om undantag från riktvärden för buller från väg- och spårtrafik samt nya möjligheter att göra undantag från riktvärden för industribuller. Därmed ökar möjligheten att förtäta städer och tätorter.

Av bilagan framgår en kort sammanfattning av Åtgärdsprogrammet, föreslagna åtgärder, ansvariga och tidsplan. På följande länk kan hela programmet läsas:

<http://insynsverige.se/documentHandler.ashx?did=1736324>

## Stockholm Hamn AB:s synpunkter

I Miljökvalitetsmålen som riksdagen godkände 2010 ingår miljökvalitetsmålet *God bebyggd miljö* och där ingår bland annat kriterierna trafikbuller, sömnstörda av trafikbuller och planering för transporter. Samhällsbuller är den miljöstörning som idag påverkar flest människor, närmare var tredje svensk utsätts för trafikbuller över ett eller flera riktvärden. Enligt forskningen innebär en långvarig exponering av höga nivåer av buller en ökad risk för hjärt- och kärlsjukdomar.

Sjöfarten är internationellt reglerad men saknar riktlinjer för buller, vilket innebär en utmaning vid planering av bostadsbyggande nära vissa hamnar, farleder och kanaler för att inte riskera att behöva inskränka den så viktiga sjöfarten. Vid planering av bostäder exempelvis nära en hamnverksamhet är det av ovan nämnda skäl viktigt att både utformningen av bostäder och kvarterstruktur blir sådan att riktvärdena för *inomhusbuller* kan klaras i samtliga bostäder samt att även så kallade ”tysta sidor” och uteplatser kan ordnas för de boende. De riktvärden som skall gälla för inomhusbuller eller tysta sidor bör rimligtvis ha utgångspunkt från vetenskap och medicinsk forskning på området, vara lika för alla hushåll samt fungera i hela landet.

### *Stockholms Hamnars prövotidsvillkor för buller vid Värtahamnen och Frihamnen*

I Åtgärdsprogrammet konstateras att ”den ur bullersynpunkt mest intressanta hamnen är Värtahamnen och att den för närvarande har prövotidsvillkor för buller”. I detta sammanhang är det intressant att notera att Stockholms Hamnar till mark- och miljödomstolen ingett en prövotidsredovisning för Värtahamnen och Frihamnen med förslag till slutliga villkor för buller från hamnverksamheten, vilka är i enlighet med förslagen i ovan redovisade ”Bullersamordningsutredning”. Stockholms Hamnar ifrågasätter därför påståendet från miljöförvaltningen i underlaget, att ”förslagen från denna utredning *inte* kommer att innebära några direkta skillnader för Stockholm”.

Vid villkorens utformning har Stockholms Hamnar i första hand föreslagit att inte använda sig av den traditionella tekniken att beräkna och kontrollera industribuller vid fasad. I stället har föreslagits beräkning och kontroll vid några särskilda mätpunkter vid hamnens verksamhetsområde i syfte att möjliggöra för planförfattare och exploatörer att bygga nytt med hänsynstagande till de totala inomhusnivåerna, tysta sidor, mm, för att i enlighet med utredningens förslag uppnå en god inomhusmiljö.

### *Förslaget till Åtgärdsprogram*

Stockholms Hamnar stöder inriktningen i förslaget till Åtgärdsprogram att driva på utvecklingen för en nationell praxis avseende trafik- och industribuller och möjliggöra fler bostäder utan att för den skull orsaka ökad hälsopåverkan av buller. Detta bland annat genom, som föreslås, att i kommunfullmäktige anta ”Stockholmsmodellen för trafik-

buller” och även med att tillämpa tidigare fullmäktigebeslut om ”Förhållningssätt för industrirelaterat buller”. Även övriga åtgärder i programmet om utbildningsinsatser, spridning av forskningsresultat, fasad- och bullerskyddsåtgärder är relevanta och angelägna.

Stockholms Hamnar delar dock den riskbedömning som både SLL och Trafikverket uttrycker, att riskerna är betydande att myndigheter och domstolar inte tar hänsyn till lokala avsteg så länge de nationella riktvärdena har nuvarande utformning. Den aktuella statliga ”Bullersamordningsutredningen”, som alltså är planerad att bli underlag till en proposition i mars 2014, föreslår visserligen att undantag för exempelvis industribuller skall vara möjliga om dessa överskrids med högst 10 dBA ekvivalent ljudnivå och i ett andra steg med högst 15 dBA. När och hur undantagen skall gälla redovisas dock inte av utredningen och man föreslår samtidigt att möjligheten enligt miljöbalken att i efterhand pröva om bullret är en olägenhet för människors hälsa, skall finnas kvar.

Om denna möjlighet till prövning i senare skede kvarstår, även i den förestående propositionen, kommer verksamhetsutövare som Stockholms Hamnar även fortsättningsvis få leva med en osäkerhet avseende möjligheterna att driva och utveckla sin verksamhet. Detta bedömer Stockholms Hamnar att förslaget till Åtgärdsprogram *inte* kommer kunna ändra på. Det är ytterst viktigt att i de nationella reglerna begränsa möjligheter till ny prövning och att det görs tydligt i vilka fall detta kan ske.

Nya prövningar kan även innebära att konflikter uppstår mellan olika intressen såsom riksintresse för att skydda kommunikationsanläggningars funktion samt även konflikter avseende ansvarsfrågan i de fall det konstateras att klagomålen är befogade. Det är också av betydelse att de nationella reglerna för industri- och trafikbuller gäller lika för befintliga bostäder som för nybyggnation. Risken är annars, för exempelvis grannfastigheter i hamnnära områden, att buller från verksamhet av domstol bedöms tillätlig i den äldre fastigheten, men ej tillätlig i den nybyggda fastigheten.

Tydliga och förutsägbara nationella bullerregler är avgörande för att hamnverksamheten i Stockholm skall kunna drivas och utvecklas på ett ändamålsenligt sätt.

## Förslag

Styrelsen föreslås besluta

att som svar på remissen återropa upprättat tjänsteutlåtande

Stockholm den 18 februari 2014

Johan Castwall  
VD

Gun Rudeberg  
Bolagsjurist och Chef Juridik och Samhälle

Bilaga

## Sammanfattning

Typ av åtgärd	Ansvarig	Klar senast
Formellt anta Stockholmsmodellen för trafikbuller	Kommunfullmäktige	2014
Tillämpa Stockholms stads förhållningssätt för industrirelaterat buller	Stadsbyggnadsnämnden, Exploateringsnämnden	2014
Genom utbildningsinsatser se till att buller inte blir ett hinder i samhällsplaneringen	Stadsbyggnadsnämnden, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskydds-nämnden	2014
Använda vägbeläggningar som ett aktivt verktyg för att minska problemen med trafikbuller	Trafik- och renhållningsnämnden	Löpande
Slutföra arbetet med fasadåtgärder för bostäder som har minst 62 dBA Leq vid fasad.	Trafik- och renhållningsnämnden	2015
Åtgärda befintliga bostäder med nivåer över 30 dBA dygnsekvivalent och 45 dBA max nattetid	Trafik- och renhållningsnämnden, SL/Trafikförvaltningen, Trafikverket	2018
Förbättra ljudmiljön i fem rekreationsområden, med målet att klara 50 dBA ekvivalent ljudnivå under dag- och kvällstid, i en större del av området.	Trafik- och renhållningsnämnden, Trafikverket	2018
Av överskottsmassor bygga en bullervall per år	Exploateringsnämnden	2018
Komplettera de bullerskärmar som lämpar sig för det, så att de blir mer effektiva	Trafik- och renhållningsnämnden, SL/Trafikförvaltningen, Trafikverket	2018

Sprida erfarenheter från de forskningsprojekt staden deltagit i till berörda parter.	Miljö- och hälsoskyddsnämnden	2018
Överväga alternativa bullerskyddsåtgärder, inklusive hastighetsreglering för vägtrafik, vid val av åtgärder	Trafik- och renhållningsnämnden, Trafikverket	Löpande
Uppmana de verksamhetsutövare som orsakar för höga ljudnivåer vid äldreboenden att ta fram lämpliga åtgärdsförslag	Miljö- och hälsoskyddsnämnden	2014
Identifiera de bostäder där störningen ökar beroende på att de utsätts för två eller flera bullerkällor	Miljö- och hälsoskyddsnämnden	2014