

PM 2014:82 RVI (Dnr 314-402/2014)

Trafikverkets åtgärdsprogram enligt 12 § förordning (2004:675) om omgivningsbuller

Remiss från Trafikverket

Remisstid den 14 maj 2014

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen ”Trafikverkets åtgärdsprogram enligt 12 § förordning (2004:675) om omgivningsbuller” hänvisas till vad som sägs i promemorian.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Föredragande borgarrådet Per Ankersjö anför följande.

Ärendet

Åtgärdsprogrammet är upprättat av Trafikverket och avser tidsperioden 2014-2018. Programmet beskriver respektive trafikslag för sig. Ärendet beskriver problematiken kring buller samt genomförda och planerade åtgärder inom området. Åtgärdslistan består främst av åtgärder som ligger i förslaget till ny Nationell plan för transportsystemet 2014-2025 och som ska fastslås av regeringen under våren 2014.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden samt Stockholms Stadshus AB. Stockholms Stadshus AB har i sin tur underremitterat till sina dotterbolag AB Svenska Bostäder, AB Familjebostäder, AB Stockholms hem, Micasa Fastigheter i Stockholm AB, Skolfastigheter i Stockholm AB (SISAB) och Stockholms Hamn AB.

Exploateringsnämnden, Micasa Fastigheter i Stockholm AB, Skolfastigheter i Stockholm AB (SISAB) och Stockholms Hamn AB har avstått från att besvara remissen. På grund av kort remisstid har fastighetsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden samt trafik- och renhållningsnämnden svarat med kontorsyttranden.

Stadsledningskontoret anser övergripande att buller i första hand bör begränsas vid källan. Det är därför positivt att Trafikverket har ambitionen att ha en helhetssyn på buller, detta är vad stadsledningskontoret efterfrågar. Detta innebär att staden inte enbart fokuserar på boendemiljöer utan även på befintliga tysta naturområden samt befolkade offentliga miljöer såsom torg, skolgårdar och lekplatser.

Fastighetskontoret påpekar att de bullerdämpande åtgärder som Trafikverket i huvudsak genomför är inriktade mot bostäder och i mindre grad mot åtgärder för att skydda parker och rekreationsområden. I stadens eget åtgärdsprogram framhålls dock vikten av att det i staden ska finnas tysta grönområden, vilket är viktigt för människors välbefinnande.

Miljöförvaltningen anser att det inte finns några direkta skillnader i synsätt mellan Trafikverket och staden. Även Trafikverket lyfter fram samhällsplaneringen som ett viktigt åtgärdsområde, de pekar på åtgärder vid källan och behandlar exempelvis mindre bullriga vägbeläggningar.

Stadsbyggnadskontoret framhåller vikten av att bedömningen av om invånare störs eller inte, tar hänsyn till bebyggelsens skyddande egenskaper och beaktar kvalitativ information från invånarna själva.

Trafikkontoret ser positivt på innehållet men efterlyser exempel på konkreta åtgärder som ska utföras under programperioden. Det saknas förslag på innovativa lösningar. Utvecklingsprojekt och försök som kan påverka källan.

Stockholms Stadshus AB delar Trafikverkets uppfattning att det är viktigt att minska bulleralstringen vid källan, vilket i många fall ger både förbättrad bullersituation och minskade utsläpp.

Mina synpunkter

Det sker en kraftsamling på flera nivåer för att göra upp med bullerstörda miljöer i svenska städer. I takt med att Stockholm växer och vi bygger en tätare och mer miljövänlig stad med fler människor och aktiviteter på en liten yta krävs det att vi noga planerar stadens fysiska miljöer för att de ska bli trivsamma.

Bostadshus ska bullerdämpas genom nya tekniker för att skapa en tyst inomhusmiljö samtidigt som vi ser till att våra offentliga platser – torg, parker och strövområden – är attraktiva att uppehålla sig vid.

Dagens helhetsgrepp innebär även en mindre fyrkantig hållning till buller. Bullerregelverket har under decennier motverkat den täta stadens expansion genom riktlinjer som inte tar hänsyn till ny teknik och omöjliggör en fortsatt utbyggnad av den funktionsblandade kvartersstaden. Genom stockholmsmodellerna för trafik- och industribuller samt samarbetsprojekt som *Stadens ljud*, *CityHush* och *Hosanna* öppnar Stockholms stad upp för en flexibel bullerhantering där bedömningen huruvida invånare är störda tar hänsyn till bebyggelsens skyddande egenskaper och beaktar kvalitativ information från invånarna själva.

Det är därför glädjande att staden och Trafikverket i stort har en samsyn när det gäller bullerproblematiken. Detta främjar vårt gemensamma arbete med att angripa bullrets källa på lämpliga platser runt om i staden för att skapa en behagligare stadsmiljö.

I övrigt hänvisar jag till remissinstansernas respektive yttranden.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Som svar på remissen ”Trafikverkets åtgärdsprogram enligt 12 § förordning (2004:675) om omgivningsbuller” hänvisas till vad som sägs i promemorian.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Stockholm den 24 april 2014

PER ANKERSJÖ

Bilaga

Trafikverkets åtgärdsprogram enligt 12 § förordning (2004:675) om omgivningsbuller

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Reservation anfördes av borgarrådet Daniel Helldén (MP) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta

1. Som svar på remissen ”Trafikverkets åtgärdsprogram enligt 12 § förordning (2004:675) om omgivningsbuller” hänvisa till utlåtandet nedan.

Generella åtgärder som begränsad trafik och/eller sänkt hastighet ska användas som viktiga åtgärder både kort- och långsiktigt i betydligt högre utsträckning än vad som sker idag. Vid bullerstörning ska t.ex. en sänkning av hastigheten på en väg prioriteras framför att valla in ett hus. Andelen dubbdäck måste minska och är viktigt för att minska bullret direkt, men även för att succesivt kunna använda en asfaltsbeläggning som ger ytterligare minskat buller.

Även maxbullernivåer för flyg ska redovisas. Maxbullernivåerna är det buller som människan upplever, att enbart redovisa ekvivalenta nivåer ger ett mått på buller som inte fullt ut speglar det upplevda bullret. Den viktigaste enskilda åtgärden för att minska bullrets hälsovådliga påverkan på tiotusentals stockholmare är en nedläggning av flygtrafiken på Bromma flygplats. Det är tydligt i åtgärdsprogrammet hur Bromma flygplats påverkar långt fler personer än vad både Arlanda och Landvetter gör trots att maxbullernivåerna inte redovisas.

Rent generellt borde fler konkreta lösningar på hur frågan om buller bör hanteras redovisas. Att redogöra för situationen runt statliga vägar och järnvägar, samt Bromma flygplats är viktigt, men åtgärdsförslag saknas.

Kommunstyrelsen

Reservation anfördes av Åsa Lindhagen och Stefan Nilsson (båda MP) med hänvisning till reservationen av (MP) i borgarrådsberedningen.

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

Jag föreslår kommunstyrelsen besluta

Som svar på remissen ”Trafikverkets åtgärdsprogram enligt 12 § förordning (2004:675) om omgivningsbuller” lägga till följande

Flygbuller över tätbebyggda områden bör begränsas i största möjliga omfattning genom restriktioner och begränsade öppentider. Bromma flygplats utgör en stor bullerkälla för många stockholmare och bör avvecklas inom det snaraste. Det är den i särklass största enskilda bullerkällan och är direkt hälsovådlig.

I övrigt skiljer sig de långsiktiga målen mellan staden och Trafikverket då Trafikverkets ambitioner i den nationella planen ligger 10 dBA över dessa nivåer vilket påpekats i miljöförvaltningens tjänsteutlåtande.

Remissammanställning

Ärendet

Förordningen (SFS 2004:675) om omgivningsbuller, innebär en skyldighet för Trafikverket att kartlägga de mest trafikerade vägarna, järnvägarna och flygplatserna i Sverige. De viktigaste bullerkällorna är kontakten mellan däck och vägbana samt mellan hjul och räls samt motorljud. Vid flygplatserna är det start och landningar som bullrar mest.

Av remissunderlaget framgår att arbetet med att minska bullerstörningarna kräver ett brett arbetssätt. En dialog mellan Trafikverket och kommunen i det tidiga planeringsskedet är viktig liksom att det finns planeringsstöd i form av riktlinjer, regler samt inventeringar och information om miljö- och hälsoeffekter. Att arbeta med tysta och vibrationsfria källor inom fordon är viktigt i användning av transportsystem och infrastrukturhållning. Det som pågår och kommer att pågå kontinuerligt är skyddsåtgärder i form av bullerdämpande åtgärder för att på kort sikt skydda de mest bullerutsatta miljöerna.

För nybyggnationer av bostäder eller vid nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av infrastruktur gäller de riktvärden som är antagna av riksdagen i infrastrukturpropositionen 1996/97:53. I den anges 30 dBA ekvivalent ljudnivå inomhus och 55 dBA ekvivalent ljudnivå utomhus (vid fasad). Det är också de värden som eftersträvas i åtgärdsprogrammen. Allmänt gäller för samtliga riktvärden att hänsyn ska tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

Bullermålen bör nås genom åtgärder som innebär den effektivaste reduktionen av störningar och en prioritering av åtgärder för de mest bullerexponerade. För att nå de långsiktiga målen krävs att åtgärder genomförs för att minska bullret vid källan. Dessa åtgärder bedöms också ofta vara de mest kostnadseffektiva.

Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden samt Stockholms Stadshus AB. Stockholms Stadshus AB har i sin tur underremitterat till sina dotterbolag AB Svenska Bostäder, AB Familjebostäder, AB Stockholms hem, Micasa Fastigheter i Stockholm AB, Skolfastigheter i Stockholm AB (SISAB) och Stockholms Hamn AB.

Exploateringsnämnden, Micasa Fastigheter i Stockholm AB, Skolfastigheter i Stockholm AB (SISAB) och Stockholms Hamn AB har avstått från att besvara remissen. På grund av kort remisstid har fastighetsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden samt trafik- och renhållningsnämnden svarat med kontorsyttranden.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 26 mars 2014 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret konstaterar att bullerfrågan är mycket viktig för staden ur flera aspekter. Stadens invånare ska ha tillgång till bra miljöer att vistas i. Samtidigt är buller en stor begränsning för stadens bostadsutbyggnad. Staden arbetar själva aktivt med att minimera olägenheter från buller inom stadens gränser.

Stadsledningskontoret anser rent övergripande att buller i första hand bör begränsas vid källan. Det är därför positivt att Trafikverket har ambitionen att ha en helhetssyn på buller från infrastruktur som prioriterar åtgärder vid källan eller i nära anslutning till källan.

Stadsledningskontoret är också positivt till att Trafikverket avser delta i tidiga skeden i den fysiska planeringen, något som även Stockholms stad har identifierat som en avgörande framgångsfaktor för att skapa bostadsmiljöer som är väl anpassade till komplicerade akustiska förutsättningar.

Stadsledningskontoret efterfrågar en helhetssyn vad gäller urban akustik. Med detta menas att inte enbart fokusera på boendemiljöer utan även på befintliga tysta naturområden samt befolkade offentliga miljöer såsom torg, skolgårdar och lekplatser.

Åtgärderna som tas med i förslag till Nationell plan för 2014-2025 stöds av stadsledningskontoret.

Fastighetskontoret

Fastighetskontorets tjänsteutlåtande daterat den 20 mars 2014 har i huvudsak följande lydelse.

Trafikverkets kartläggning och översiktliga åtgärdsprogram för perioden 2014-2015 omfattar statliga vägar, järnvägar och flygplatser utanför kommungränserna. De vägar som berörs är de statliga vägar med över 3 miljoner fordon per år utanför de 13 kommuner (> 100 000 invånare) som också omfattas av förordningen (SFS 2004:675). För dessa är det kommunerna själva som svarar för bullerkartläggning genomförande av åtgärder enligt upprättade åtgärdsprogram. Det innebär för Stockholms del att kommunen svarar för 1500 km vägar och Trafikverket för 40 km.

Enligt samma förordning som Trafikverket har upprättat sitt mer övergripande åtgärdsprogram efter, har Stockholms stad upprättat sitt mer detaljerade åtgärdsprogram för motsvarande period 2014-2018. I det arbetet har också samråd skett med Trafikverket och landstingets trafikavdelning.

Huvuddelen av de bullerdämpande åtgärder som genomförs är inriktade mot bostäder och i mindre grad mot åtgärder för att skydda parker och rekreationsområden. I stadens eget åtgärdsprogram framhålls dock vikten av att det i staden ska finnas tysta grönområden, vilket är viktigt för människors välbefinnande.

Det stora flertalet av fastighetsnämndens egna anläggningsbestånd utgörs inte av bostäder, däremot har kontoret i uppdrag att förvärva och förvalta stadens bostadsrätter. För närvarande äger man cirka 300 stycken. Flertalet hyrs ut till stadsdelsförvaltningarna och en del direkt till de boende. Det kan handla om bostäder som hyrs ut för stödboende av olika slag eller lokaler som hyrs ut för förskoleverksamhet. För sådana bostäder och lokaler är bullerkartläggningen av

stort värde. Kontoret har även ett uppdrag att undersöka vilka möjligheter som finns att på mark som fastighetsnämnden förfogar över, snabbt kunna medverka i uppförandet av tillfälliga studentbostäder. Sådan mark kan finnas i anslutning till större vägar eller spårvägar där bullerkartläggningen kan ha stor betydelse om ett projekt blir av eller inte. För nybyggnation gäller naturligtvis att de nationella maxvärdena inte får överskridas. Problemet där handlar mer om utomhusbuller. I samband med fasad- och fönsterrenoveringar av det befintliga lokalbeståndet som ändå ska ske, har fastighetsägaren nytta av bullerkartor och kommunens åtgärdsprogram för att se om utökning bör ske med särskilda bullerdämpande åtgärder.

En fråga som tydligare behöver lyftas upp är finansieringen av de åtgärder som måste utföras för att nå de nationella gränsvärden som anges i infrastrukturpropositionen 1996/97:53 som utgör målet. Är det staten genom Trafikverket som bekostar erforderliga åtgärder utmed de vägar man är väghållare för eller lämnas ett visst bidrag till berörda fastighetsägare? Av remissmaterialet framgår inte vilka kostnader man räknar med. Enligt förordningen ska ett åtgärdsprogram förutom en beskrivning av hur åtgärdsprogrammet ska genomföras också innehålla en analys av kostnaderna i förhållande till nyttan.

Miljöförvaltningen

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 26 mars 2014 har i huvudsak följande lydelse.

Trafikverkets förslag till åtgärdsprogram innehåller mycket bra fakta om trafikbuller och möjliga åtgärder mot det. När det kommer till de åtgärder Trafikverket avser att göra under de närmaste åren hänvisas enbart till de åtgärder som beskrivs i nationell plan för transportsystemet 2014-2025. Den beskrivningen blir inte heller särskilt tydlig med vad som ska göras eller var insatserna ska ske. Däremot beskrivs noggrant vilka kriterier som används, vilka åtgärder som är aktuella och vilken effekt de bedöms ge i form av antal boende som får minskad bullerexponering. Åtgärderna enligt nationella planen görs över hela väg- och järnvägsnäten, inte bara längs de sträckor som omfattas av krav på kartläggning enligt förordningen om omgivningsbuller. Som underlag för sina åtgärder använder Trafikverket också mer detaljerade kartläggningar och andra bullermått. Förvaltningen har inga invändningar mot Trafikverkets sätt att arbeta men noterar att deras åtgärdsprogram enbart beskriver de åtgärder som ändå planeras.

Trafikverket menar att ljudnivån i natur- och kulturmiljöer där ljudnivån anses utgöra en särskild kvalitet hanteras vid ny- och väsentlig ombyggnad av väg respektive järnväg och att åtgärder kan beaktas i kommunernas åtgärdsprogram. Vidare skriver trafikverket att det inte är en prioriterad uppgift att vidta riktade bullerskyddsåtgärder i dessa områden längs aktuella sträckor.

I Stockholms stads förslag till åtgärdsprogram anges att staden ska förbättra ljudmiljön i fem rekreatiomsområden fram till 2018. Staden menar att rekreatiomsområden är mycket viktiga i en tätbefolkad stad och för att de ska kunna fungera för rekreation krävs också att den akustiska miljön är tillräckligt bra. Dessa typer av områden är särskilt utpekade i såväl förordningen som i det EU-direktiv förordningen är baserad på. Staden har för avsikt att gå vidare med åtgärder i dessa områden men kan för närvarande inte ange om någon av Trafikverkets vägar eller järnvägar kommer i fråga för åtgärder.

Förvaltningen konstaterar att ambitionsnivån för vid vilka ljudnivåer åtgärder ska vidtas skiljer sig mellan staden och Trafikverket. Staden siktar mot de långsiktiga målen, det vill säga 30 dBA L_{eq} och 45 dBA L_{max} inomhus samt 55 dBA L_{eq} och 70 dBA L_{max} utomhus, även om man inser att det blir svårt att nå dem fullt ut. Trafikverkets ambitioner i nationella planen ligger 10 dBA över dessa nivåer.

För övrigt ser förvaltningen inte att det finns några direkta skillnader i synsätt mellan

Trafikverket och staden. Även Trafikverket lyfter fram samhällsplaneringen som ett viktigt åtgärdsområde, de pekar på åtgärder vid källan och behandlar exempelvis mindre bullriga vägbeläggningar.

Stadsbyggnadskontoret

Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande daterat den 26 mars 2014 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsbyggnadskontoret konstaterar att bullerfrågan är mycket viktig för staden ur flera aspekter. Stadens invånare ska ha tillgång till bra miljöer att vistas i. Samtidigt är buller en stor begränsning för stadens bostadsutbyggnad. Staden arbetar själva aktivt med att minimera olägenheter från buller inom stadens gränser.

Stadsbyggnadskontoret anser rent övergripande att buller i första hand bör begränsas vid källan. Det är därför positivt att Trafikverket har ambitionen att ha en helhetssyn på buller från infrastruktur som prioriterar åtgärder vid källan eller i nära anslutning till källan.

Stadsbyggnadskontoret är också positivt till att Trafikverket avser delta i tidiga skeden i den fysiska planeringen, något som även Stockholms stad har identifierat som en avgörande framgångsfaktor för att skapa bostadsmiljöer som är väl anpassade till komplicerade akustiska förutsättningar.

Förvaltningen konstaterar att ambitionsnivån för vid vilka ljudnivåer åtgärder ska vidtas skiljer sig mellan staden och Trafikverket. Staden siktar mot de långsiktiga målen, det vill säga 30 dBA L_{eq} och 45 dBA L_{max} inomhus samt 55 dBA L_{eq} och 70 dBA L_{max} utomhus, även om man inser att det blir svårt att nå dem fullt ut. Trafikverkets ambitioner i nationella planen ligger 10 dBA över dessa nivåer.

Stadsbyggnadskontoret anser att det i fysisk planering i stadsmiljö är motiverat att diskutera dessa riktvärden och vid behov nyttja avsteg för att uppnå kommunernas målsättning om ny bebyggelse i goda kollektivtrafikförhållanden. Stadsbyggnadskontoret framhåller vikten av att bedömningen av om invånare är störda eller inte tar hänsyn till bebyggelsens skyddande egenskaper och beaktar kvalitativ information från invånarna själva.

Stadsbyggnadskontoret efterfrågar dessutom en helhetssyn vad gäller urban ljudmiljö. Med detta menas att inte enbart fokusera på boendemiljöer utan även på befintliga tysta naturområden samt befolkade offentliga miljöer såsom torg, skolgårdar och lekplatser.

Stadsbyggnadskontoret vill också påminna om att Bromma flygplats innebär stor påverkan på Stockholms stads utveckling, inte minst vad gäller miljöpåverkan i form av buller. Samtidigt utgör flygplatsen en viktig europeisk knutpunkt som kopplar samman Stockholms stad med övriga Europa och Sverige. Stadsbyggnadskontoret är därför mån om att Trafikverket, i samarbetet med flygplatsen, utreder alla möjliga åtgärder som syftar till att begränsa flygplatsens omgivningspåverkan, utan att begränsa flygplatsens funktion som knutpunkt.

Åtgärderna som tas med i förslag till Nationell plan för 2014-2025 stöds av Stadsbyggnadskontoret.

Trafikkontoret

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 26 mars 2014 har i huvudsak följande lydelse.

Trafikverkets åtgärdsprogram redovisar de transportpolitiska målen och värdet av samarbete, både internationellt och nationellt. Det innehåller förslag på skyddsåtgärder och åtgärder mot källan och beskrivningar på en generell nivå.

Kontoret ser positivt på innehållet men efterlyser exempel på konkreta åtgärder som ska utföras under programperioden. Det saknas förslag på innovativa lösningar, utvecklingsprojekt och försök som kan påverka källan.

Kontoret ser positivt på ett förstärkt samarbete mellan de nationella myndigheterna och kommunerna som anges i programmet men efterlyser även där att det konkretiseras i t.ex. en handlingsplan.

Stockholms Stadshus AB

Stockholms Stadshus AB:s yttrande daterat den 27 mars 2014 har i huvudsak följande lydelse.

Koncernledningens synpunkter

Koncernledningen är positiv till Trafikverkets kartläggning och förslag till åtgärder för att ytterligare förbättra situationen för dem som är bullerutsatta. Koncernledningen delar också utredningens slutsats att fortsatta förbättringar kräver ett brett arbetssätt. Stadens Miljö- och hälsoskyddsnämnd har under våren 2014 tagit fram ett förslag till åtgärdsprogram enligt förordningen om omgivningsbuller för att på så sätt bidra till en fortsatt positiv utveckling. I utarbetandet av detta program har Trafikverket medverkat.

Sedan 2000-talets början och framåt har Stockholms befolkning ökat kraftigt och staden har under hela har höga ambitioner att möta den kraftiga expansionen med en stor nyproduktion av bostäder. Inför de kommande åren fram till år 2030 har ambitionsnivån ytterligare förstärkts och staden planerar för ett tillskott om ytterligare 140 000 nya bostäder. För att detta ska bli möjligt att genomföra krävs att även områden som är belägna nära annan verksamhet såsom exempelvis hamnar och flygplatser kan nyttjas.

Koncernledningen anser liksom bolagen att bullersituationen inomhus ofta genom tekniska lösningar hanteras så att de boende inte utsätts för ohälsosamt buller. För utvändigt buller anser koncernledningen att Stockholmsmodellen, som förenklat innebär att en sida av lägenheten ska vara bullerskyddad så att den boende har möjlighet att ha en balkong eller öppna fönster utan att drabbas av för starkt buller.

Koncernledningen delar Trafikverkets uppfattning att det är viktigt att minska bulleralstringen vid källan vilket i många fall ger båda förbättrad bullersituation och minskade utsläpp.

Koncernledningen vill också poängtera vikten av att Trafikverkets åtgärdsprogram harmonierar med stadens åtgärdsprogram och övriga förslag från departementen om ändrad lagstiftning och förenklingar för att förbättra möjligheterna att öka nyproduktionen av bostäder.

Underremiss

AB 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 växer kraftigt och behovet av nya bostäder är stort. Om målet att bygga 140 000 nya lägenheter i Stockholm till 2030 ska klaras, är det viktigt att det finns en aktuell kartläggning var det går att bygga samt ett åtgärdsprogram för att hantera Stockholms förutsättningar.

Stockholmsmodellen är mycket viktig för att få fram fler bostäder.

Trafikverkets arbete syftar till att minska buller och vidta skyddsåtgärder i form av bullerdämpande åtgärder. Detta arbete har resulterat i att det totala antalet personer som

utsätts för trafikbuller över riksdagens riktvärde för ekvivalenta ljudnivåer utomhus beräknas ha minskat med omkring 4800 personer under 2012.

Att buller av olika slag alstras från tågen är ett stort problem i vissa områden. Remissen tar upp förslag på åtgärder på fordon, räls och slipers. Att bygga traditionella bullerskärmar med absorberer nära bullerkällan ger bäst effekt.

När det gäller flygbuller är det bra att programmet med att bullerisolera utsatta bostäder fortsätter i enlighet med miljödomarna och genom flygplatshållares ansvar. Vi anser att med dagens byggteknik i nyproduktion går det att hantera invändigt buller på ett sätt så att de boende inte drabbas av höga nivåer och att tillämpa Stockholmsmodellen för utvändigt buller (*bilaga 1; här ej tryckt*).

AB Familjebostäders remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Familjebostäder delar Trafikverkets bedömning att arbetet att minska bullerstörningar kräver ett brett arbetssätt där Trafikverket, kommuner och andra aktörer är med i en tidig dialog om olika bullerdämpande åtgärder som är lämpliga att utföra i bullerutsatta miljöer.

Enligt Trafikverkets förslag är en av de mest lämpliga åtgärderna för höga ljudnivåer inomhus för de mest bullerutsatta lägena, på kort sikt och om ljudnivån inomhus överstiger 10 dBA eller mer över riktvärdena, att åtgärda byggnadernas fasader. Familjebostäder anser att den största bullerdämpande effekten kan nås om ljudet dämpas vid själva källan eller så nära källan som möjligt. Genom att dämpa bullret vid källan till ljudet med en åtgärd, kan ljudnivån i stället generellt minskas i hela det bullerpåverkade området och på så sätt ge en positivare effekt till hela närområdet innehållande exempelvis skolområden, lekplatser, gångvägar, uteplatser, och bostäder. Bolaget välkomnar åtgärdsprogrammets förslag i övrigt.

Stockholms stad, som Familjebostäder är en del av, arbetar aktivt med bullerfrågor och har i enlighet med direktiv 2002/49/EG och förordning om omgivningsbuller (SFS 2004:675) upprättat ett åtgärdsprogram mot buller som gäller staden. Detta åtgärdsprogram är ett styrande dokument för de instanser inom staden som på olika sätt arbetar med bullerfrågan och det utgör stadens samlade syn på hur omgivningsbuller inom dess gränser ska hanteras.

Åtgärdsprogrammet för 2013-2018 är en förnyelse av 2009-2013 års åtgärdsprogram.

Eftersom Trafikverket har medverkat i förnyelsearbetet med Stockholm stads åtgärdsprogram förutsätter Familjebostäder att verket känner till och beaktar åtgärdsprogram buller Stockholms stad i det egna övergripande åtgärdsprogrammet.

Familjebostäder välkomnar utredningens förslag gällande övriga punkter som ger en som bolaget upplever ökad möjlighet att komma tillrätta med den totala bullerupplevelsen i den stad och tätort Familjebostäder är en del av (*bilaga 2; här ej tryckt*).

AB Stockholmshems remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Stockholmshem ser positivt på förslaget. Det finns fortfarande många bullerutsatta miljöer i Stockholm påverkar bolagets hyresgäster, främst genom buller från motorfordon, men också spårtrafik. I bolagets bestånd i Gröndal förses för närvarande två fastigheter med 60 lägenheter med nya bullerdämpande fönster som skydd från spårvagnsbuller.

De föreslagna åtgärderna kommer på både kort och lång sikt göra nya och gamla bostäder mer hälsosamma att bo i. Bolaget förutsätter att trafikverkets förslag inte kommer i konflikt med de förslag som förs fram i Samordnade bullerregler för att underlätta bostadsbyggandet, SOU 2013:57, som Stockholmshem tidigare har tillstyrkt (*bilaga 3; här ej tryckt*).