

Utlåtande 2014:75 RVI (Dnr 303-1953/2013)

Strategisk bullerkartläggning och Åtgärdsprogram buller Stockholms stad 2014 - 2018 enligt förordningen om omgivningsbuller

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Åtgärdsprogram Buller Stockholms stad, för åren 2014-2018, enligt förordningen om omgivningsbuller (SFS 2004:675) i enlighet med bilaga 2 till utlåtandet, antas.
2. Åtgärdsprogram Buller Stockholms stad, för åren 2014-2018, ersätter nuvarande riktlinjer om buller till stadens Miljöprogram som antogs av kommunfullmäktige den 14 april 2010.
3. Berörda nämnder uppmanas att i övrigt beakta vad som framgår av stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.
4. Stadsbyggnadsnämnden får i uppdrag att ta fram ett gestaltungsprogram för bullervallar, i samarbete med övriga berörda nämnder.
5. Exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och miljö- och hälsoskyddsnämnden ska utreda möjligheten att inkludera akustiska aspekter i stadens grönytefaktor.
6. Miljö- och hälsoskyddsnämnden får i uppdrag att översända Åtgärdsprogram Buller Stockholms stad, för åren 2014-2018, till Naturvårdsverket samt till övriga myndigheter och kommuner som berörs av åtgärdsprogrammet.

Föredragande borgarrådet Per Ankersjö anför följande.

Ärendet

Sedan år 2002 finns ett EU-direktiv avseende omgivningsbuller. Genom förordningen gällande omgivningsbuller (SFS 2004:675), har direktivet införlivats i svensk lagstiftning. Enligt förordningen ska kommuner med mer än 100 000 invånare ta fram åtgärdsprogram för omgivningsbullret i hela kommunen.

I förordningen finns även krav på bullerkartläggning samt redogörelse för antal exponerade.

Enligt förordningen ska ett femårigt åtgärdsprogram vara upprättat och fastställt senast den 18 juli 2013. Åtgärdsprogrammet fastställs av kommunfullmäktige och utgör stadens samlade syn på hur omgivningsbuller ska hanteras. Det fungerar som ett styrande dokument för de nämnder och förvaltningar som på olika sätt arbetar med omgivningsbuller. Staden har tidigare tagit fram ett åtgärdsprogram för åren 2009-2013, vilket beslutades av kommunfullmäktige år 2009.

Kommunstyrelsen svarade tidigare i år på en remiss från Trafikverket om deras åtgärdsprogram för omgivningsbuller (DNR 314-402/2014).

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade den 18 december 2013 att godkänna den strategiska bullerkartläggningen år 2013 samt att föreslå kommunfullmäktige att anta förslaget till Åtgärdsprogram Buller Stockholms stad, för åren 2014-2018 enligt förordningen om omgivningsbuller, samt att översända antaget program till Naturvårdsverket. Det är enbart Åtgärdsprogrammet som behöver fastställas av kommunfullmäktige. Exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden och stadsbyggnadsnämnden har behandlat programmet vid nämndernas respektive sammanträde i april 2014 i samband med kommunstyrelsens remissförfarande.

Beredning

Ärendet har initierats av miljö- och hälsoskyddsnämnden och remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, Stockholms Stadshus AB, Stockholms läns landstings trafikförvaltning, Swedavia och Trafikverket. Stockholms läns landstings trafikförvaltning och Swedavia har ej inkommit med svar.

Stadsledningskontoret ser positivt på att det nya åtgärdsprogrammet har utvecklats från ett strategiskt dokument till ett mer åtgärdsinriktat sådant med tydliga mål och tydligt ansvar för de olika åtgärderna.

Exploateringsnämnden anser att det är positivt att ett nytt planeringsunderlag har tagits fram som kan fungera som ett stöd i tidiga bedömningar. Det är av den anledningen viktigt att materialet på ett lättillgängligt sätt sprids intern och externt.

Fastighetsnämnden anser sig beröras i mindre omfattning än vissa av stadens övriga förvaltningar. Det är dock kontorets bedömning att nämnden i kommande investerings- och större underhållsprojekt på olika sätt kommer att beröras av åtgärdsprogrammet.

Stadsbyggnadsnämnden är positiv till idén att samordna hanteringen av schaktmassor med behovet av nya bullervallar. Dock är det mycket viktigt att det ställs krav på utformning och gestaltning av skyddsåtgärderna så att de anpassas till stadsrummet. Ett gestaltungsprogram kan vara ett viktigt hjälpmedel.

Trafik- och renhållningsnämnden ställer sig positiv till alternativa lösningar. Gröna tak och fasader samt träd, buskar samt låga skärmar utpekas som effektiva absorbenter i urbana miljöer.

Stockholms Stadshus AB är positivt till åtgärdsprogrammet. Koncernledningen välkomnar också att de meningsskiljaktigheter och intressekonflikter som finns redovisas tydligare. En tydligare identifiering av intressekonflikter ger förutsättningar att intensifiera arbetet med att lösa dem.

Trafikverket ser positivt på att staden tar fram ett åtgärdsprogram för omgivningsbuller. Det är också positivt att staden har ambitionen att all ny bebyggelse ska ha en god ljudmiljö och att bullerstörningarna ska minska.

Mina synpunkter

För att Stockholm ska kunna förverkliga översiktsplanens målsättning om att bygga en tät och attraktiv promenadstad är bullerfrågorna centrala. Nationella bullerriktlinjer har alltsedan 1970-talet varit utformade på ett sätt så att de i många fall inte varit kompatibla med ett tätt och klimateffektivt stadsbyggande. Genom Stockholmsmodellerna för trafik- och industribuller har emellertid staden utformat egna principer för hur en tät promenadstad kan fortsätta att utvecklas, samtidigt som tysta boendemiljöer garanteras.

Åtgärdsprogram Buller Stockholm stad tar detta pågående arbete ett steg längre genom att konkretisera det tidigare åtgärdsprogrammet samt lägga till ett antal intressanta förslag. Jag ser mycket positivt på möjligheten att

samordna hanteringen av schaktmassor med behovet av nya bullervallar, både från ett transport- och ett bullerperspektiv. Precis som exploaterings- och stadsbyggnadsnämnden påpekar är det dock viktigt att det ställs krav på utformning och gestaltning av dessa skyddsåtgärder så att de anpassas till befintlig och tillkommande bebyggelse samt bidrar till att utveckla den omkringliggande stadsmiljön utan att utgöra barriäreffekter. Ett gestaltungsprogram för dessa ska därför tas fram av stadsbyggnadsnämnden, i samarbete med berörda nämnder.

Det är även angeläget att se till att detta nytänkande bullervallsarbete inte fastnar i ansvarsoklarheter mellan stadens egna förvaltningar, externa aktörer och privata byggföretag genom att reda ut ansvars- och finansieringsfrågor på ett tidigt stadium.

Stadens arbete med att buller ska dämpas vid källan är prioriterat. Här är det därför positivt att staden arbetar aktivt med materialval vid gatuutformning genom att minska asfaltsblandningens stenstorlek från 16 mm till 11 mm. Detta resulterar i ett ökat slitage och ökade driftskostnader, men teoretiska beräkningar visar på en stor samhällsnytta. Samtidigt verkar staden för en fortsatt minskning av dubbdäcksandelen i Stockholm. Av en minskad dubbdäcksanvändning kommer en rad positiva effekter. Förutom att det leder till en bättre luftkvalitet resulterar det även i lägre bullernivåer och ett minskat vägslitage.

Även hastighetsbegränsningar kan användas för att minska bullernivåerna i staden. Att sänka hastigheten kan i vissa fall vara tillräckligt för att slippa göra en annan och dyrare bullerskyddsåtgärd. Staden fortsätter därför att arbeta med hastighetsöversyner på Stockholms gator.

Fokus i bullerarbetet ska förutom att angripa problemet vid källan, vara att minska bullret i bostäder och på platser där bostäder ska byggas. Därför är det viktigt att poängtera att åtgärder som förbättrar boendemiljön vid behov kan komma att prioriteras framför åtgärder i grönområden. Avseende åtgärd 7 under avsnitt 4.1.4 anser jag att en generell förbättring av bullersituationen i rekreatiomsområdena är mer angeläget än att låsa målet vid en särskild ljudnivå.

I jakten på att minska bullernivåerna är det nödvändigt att arbeta med alla till buds stående medel – redan kända såväl som nya metoder. Staden har under senare tid deltagit i främst två projekt, Hosanna och Stadens ljud, som visar på möjligheterna att begränsa bullernivåer genom strategisk grönska. Exploaterings- och stadsbyggnadskontoret föreslår därför att den arbetsgrupp som arbetar med utvecklingen av grönytefaktor ska utreda möjligheten att inkludera akustiska aspekter i konceptet grönytefaktor. Detta är ett mycket bra

förslag, och något som redan har gjorts i samband med att grönytefaktorn har applicerats på allmän platsmark, det lämpar sig därför att utreda hur den akustiska dimensionen kan vävas in i grönytefaktorn och appliceras även på kvartersmark.

Ett antal remissinstanser påpekar utöver detta, på ett allmänt plan, att det är mycket effektivt om bullerfrågorna kommer in i planeringsprocessen så tidigt som möjligt eftersom det gör det enklare att hitta goda lösningar. Det är av den anledningen viktigt att stadens bullermaterial, inklusive denna åtgärdsplan, sprids aktivt till stadens berörda tjänstemän, byggherrar och allmänheten på ett lättillgängligt sätt. Det är dock i sammanhanget viktigt att poängtera att ärendet inte är en fastslagen plan för hur bullerproblematiken i alla dess delar ska hanteras i staden, utan en kartläggning och ett åtgärdsprogram.

Bilagor

1. Reservationer m.m.
2. Åtgärdsprogram Buller Stockholms stad

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Särskilt uttalande gjordes av borgarrådet Emilia Bjuggren (S) enligt följande.

Idag kommer ofta buller i konflikt med ökat bostadsbyggande. Behovet av nya bostäder är stort. Samtidigt är det oerhört viktigt att inte göra avkall på stockholmarnas hälsa. Det är därför välkommet att staden nu tar fram ett åtgärdsprogram för omgivningsbuller i kommunen samtidigt som förekomsten av buller kartläggs. Vi anser att de insatser som föreslås är i huvudsak positiva och uppmuntrar staden att fortsätta arbetet med att testa nya metoder och lösningar för att hantera buller samtidigt som Stockholm kan fortsätta att växa och utvecklas.

Särskilt uttalande gjordes av borgarrådet Daniel Helldén (MP) enligt följande.

För ett fortsatt bostadsbyggande krävs ibland speciella åtgärder men även en god kommunikation och samordning mellan olika instanser som t.ex. verksamhetsutövare för kollektivtrafik och andra yrkesutövare som kan generera buller. Generella åtgärder som begränsad trafik och/eller sänkt hastighet ska användas som primära åtgärder både kort- och långsiktigt i betydligt högre utsträckning än vad som föreslås. Vid bullerstörning ska t.ex. en sänkning av hastigheten på en väg prioriteras framför att t.ex. valla in ett hus. Andelen dubbdäck måste minska.

Inga undantag av tekniska eller ekonomiska skäl bör göras vid nybyggnation. Fastställda värden ska inte överskridas. Små lägenheter ska alltid byggas mot tyst sida. Reglerna om maximala ljudnivåer vid fasad och uteplats ska vid nybyggnation inkludera effekter av flyg med innebörden att nybyggnation inte ska ske om föreslagna maxgränser överskrids. Maxbullernivåer för flyg ska redovisas och åtgärder ska vidtas där dessa överskrids. Den viktigaste enskilda åtgärden för att drastiskt minska bullrets hälsovådliga påverkan på tiotusentals stockholmare är en nedläggning av flygtrafiken på Bromma flygplats.

Vi anser också att Järvafältet ska inkluderas i prioriterade områden. Staden bör minska buller i samband med tillfälliga aktiviteter som byggprojekt genom att informera såväl aktörer som boenden om tydliga krav på t.ex. tider för bullerstörande verksamhet. Staden behöver också ta fram bättre information till allmänheten om dels vilka krav som staden ställer på bulleralstrande verksamhet, dels hur man kan vända sig till staden för att rapportera tillfälliga störningar som byggverksamhet utanför reglerade tider eller larmar som tjuvar högt under längre tid, dels hur staden har följt upp klagomålen.

Kommunstyrelsen delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Åtgärdsprogram Buller Stockholms stad, för åren 2014-2018, enligt förordningen om omgivningsbuller (SFS 2004:675) i enlighet med bilaga 2 till utlåtandet, antas.
2. Åtgärdsprogram Buller Stockholms stad, för åren 2014-2018, ersätter nuvarande riktlinjer om buller till stadens Miljöprogram som antogs av kommunfullmäktige den 14 april 2010.
3. Berörda nämnder uppmanas att i övrigt beakta vad som framgår av stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.
4. Stadsbyggnadsnämnden får i uppdrag att ta fram ett gestaltungsprogram för bullervallar, i samarbete med övriga berörda nämnder.

5. Exploateringsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och miljö- och hälsoskyddsnämnden ska utreda möjligheten att inkludera akustiska aspekter i stadens grönytefaktor.
6. Miljö- och hälsoskyddsnämnden får i uppdrag att översända Åtgärdsprogram Buller Stockholms stad, för åren 2014-2018, till Naturvårdsverket samt till övriga myndigheter och kommuner som berörs av åtgärdsprogrammet.

Stockholm den 4 juni 2014

På kommunstyrelsens vägnar:
STEN NORDIN

Per Ankersjö

Ulrika Gunnarsson

Särskilt uttalande gjordes av Roger Mogert, Emilia Bjuggren och Jan Valeskog (alla S) med hänvisning till det särskilda uttalandet av (S) i borgarrådsberedningen.

Särskilt uttalande gjordes av Stefan Nilsson och Daniel Helldén (båda MP) med hänvisning till det särskilda uttalandet av (MP) i borgarrådsberedningen.

Särskilt uttalande gjordes av Ann-Margarethe Livh (V) enligt följande.

Vänsterpartiet ser med oro på att det byggs i alltmer bullerutsatta områden där dålig luftkvalitet klart överstiger vad som är en god livsmiljö. Vi vill se ett förtätat Stockholm och värna de gröna kilarna samt de s.k. gröna halsbanden, som är ett uttryck för viktiga skogs- och grönområden i bostädernas närhet. Vi vet idag att buller orsakar hjärt- och kärlsjukdomar samt störd sömn, vilket ytterligare ökar risken för ohälsa. Partiklar och dålig luftkvalitet skapar också stora ohälsoproblem och sjukdomstillstånd. Många bostäder, arbetsplatser, skolor och förskolor ligger idag utifrån buller och luftkvalitets aspekter i ohälsosamma lägen.

Staden måste i större utsträckning än vad som föreslås ta initiativ till att t.ex. begränsa trafiken, sträva efter 30 visionen, att få bort dubbdäcken, att vid nybyggnation kräva smarta lösningar mot buller redan vid projekteringen. Vi anser också att staden måste bli bättre på att informerar medborgarna om vilka buller nivåer som gäller inom dygnets tider och hur staden arbetar för att leva upp till detta. Vi är också bekymrade över att den moderatledda alliansen i Stockholms stad envisas med att behålla Bromma flygplats. Flygplatsen utgör en stor bullerkälla och borde omedelbart läggas ned vilket skulle frigöra stora ytor för bostadsbyggande samtidigt som många bostadsområden som idag är buller störda av Brommaflyget skulle få en mycket bättre boendemiljö.

Remissammanställning

Ärendet

Sedan år 2002 finns ett EU-direktiv avseende omgivningsbuller. Genom förordningen gällande omgivningsbuller (SFS 2004:675), har direktivet införlivats i svensk lagstiftning. Enligt förordningen ska kommuner med mer än 100 000 invånare ta fram åtgärdsprogram för omgivningsbullret i hela kommunen.

I förordningen finns även krav på bullerkartläggning samt redogörelse för antal exponerade.

Enligt förordningen ska ett femårigt åtgärdsprogram vara upprättat och fastställt senast den 18 juli 2013. Åtgärdsprogrammet fastställs av kommunfullmäktige och utgör stadens samlade syn på hur omgivningsbuller ska hanteras. Det fungerar som ett styrande dokument för de nämnder och förvaltningar som på olika sätt arbetar med omgivningsbuller. Staden har tidigare tagit fram ett åtgärdsprogram för åren 2009-2013, vilket beslutades av kommunfullmäktige år 2009.

Kommunstyrelsen svarade tidigare i år på en remiss från Trafikverket om deras åtgärdsprogram för omgivningsbuller (DNR 314-402/2014).

Åtgärdsprogrammet behöver fastställas av kommunfullmäktige. Exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden och stadsbyggnadsnämnden har behandlat programmet vid nämndernas respektive sammanträde i april 2014 i samband med kommunstyrelsens remissförfarande.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade den 18 december 2013 att godkänna den strategiska bullerkartläggningen år 2013 samt att föreslå kommunfullmäktige att anta förslaget till Åtgärdsprogram Buller Stockholms stad, för åren 2014-2018 enligt förordningen om omgivningsbuller, samt att översända antaget program till Naturvårdsverket.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Katarina Luhr m.fl. (MP) och Mikael Magnusson m.fl. (S), *bilaga 1*.

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 19 november 2013 har i huvudsak följande lydelse.

Bullerkartläggningen

Den strategiska bullerkartläggningen redovisar bullernivåer över hela stadens yta. De bullerkällor som ingår är vägtrafik, spårtrafik, flyg till och från Bromma flygplats och visst industribuller. De bullermått som redovisas är dygnsekvivalenta nivåer, ekvivalenta nivåer för dag, kväll respektive natt och LDEN. Med LDEN menas nivån för dag, kväll (evening) och natt. LDEN är ett viktat värde vilket innebär att ljudnivån kvällstid räknas upp med 5 dB och nattetid med 10 dB. Viktningen gör att det bättre speglar störningsupplevelsen. Måttet är definierat i direktivet om omgivningsbuller och är det mått som tillsammans med ljudnivån nattetid rapporteras till EU.

Bullerkällorna redovisas dels var för sig, dels sammanslagna. Redovisningen sker i de flesta fall för både två och fyra meters höjd över marken. I kartläggningen finns också en beräkning av antal exponerade för olika ljudnivåer i måtten LDEN och Lnight.

Indata

De uppgifter som behövs för att ta fram en strategisk bullerkarta är trafikuppgifter och en digital karta. Med trafikuppgifter menas uppgift om antal fordon eller hur många och hur långa tåg av respektive typ, andel tung trafik för vägar och hastighet. I den digitala kartan finns topografän, vägars och spår läge i höjd och sida, byggnaders höjd och utbredning, bullerskärmar, och uppgifter om markens ljudabsorberande förmåga. Dessa uppgifter behandlas enligt en beräkningsmodell för respektive bullerkälla och resultatet blir de ljudutbredningskurvor som framgår av bullerkartorna. Kartorna har också jämförts med ett stort antal tidigare utförda mätningar, som en sorts kvalitetskontroll. Överensstämmelsen är god.

Skillnader mot den tidigare kartläggningen

Den senaste strategiska bullerkartläggningen togs fram under åren 2003 till 2005. Då kartlades staden i tre olika etapper, innerstad, västerort och söderort. Det finns vissa skillnader i indata. För vägtrafikuppgifterna har siffrorna nu en högre kvalitet, de är helt enkelt mer pålitliga. För det kommunala vägnätet har trafikkontoret, som levererat uppgifterna, utgått från sina uppmätta trafiksiffror. Även om mätpunkterna är många har trafiken på de flesta länkarna inte blivit uppmätt. Med en länk menas i detta sammanhang en delsträcka med unik trafiksammansättning, mellan två anslutande vägar. Ett exempel är Sveavägen som mellan Sergels torg och Sveaplan består av ett femtontal länkar. Trafikuppgifterna på de länkar som saknar mätdata har beräknats i en nyutvecklad modell som fördelar trafiken så att helheten stämmer. Grundprincipen var visserligen densamma för den tidigare kartläggningen men beräkningssättet har nu varit betydligt mer avancerat och användningen av schabloniserade värden har kunnat

minskas, även om de allra minst trafikerade vägarna fortfarande har schabloniserade värden.

Trafikdata för Trafikverkets spår har använt sig av vissa schabloner. Trafikverket har inte förmått leverera exakta uppgifter om tågsammansättningen för respektive delsträcka. Det fel som detta leder till för spårtrafikbullret är av mindre betydelse. Den digitala kartan som använts i den nya kartläggningen är av betydligt högre kvalitet än i den gamla. Nu har laserscannade höjdangivelser i ett rutnät om en gång en meter använts.

Resultat

Ett sätt att bedöma skillnaden mot tidigare kartläggning är att ta fram så kallade skillnadsplottar. De är kartor som inte visar absoluta ljudnivåer utan i stället skillnaden mellan olika kartläggningar, i detta fall kartläggningar gjorda vid olika tidpunkter. En sådan karta, för vägtrafik, redovisas i bilaga 4 (*här ej tryckt*). Observera att grön färg betyder att den nya kartläggningen visar en högre ljudnivå. Rött betyder alltså att ljudnivån var högre tidigare. Skillnadsplotten är mer röd än grön, vilket visar att staden blivit något mindre bullrig. Södermalm skiljer ut sig och har en relativt stor del som är grön. Någon entydig förklaring till det har inte kunnat tas fram. En delförklaring är att vissa vägar i Tantolunden felaktigt redovisar trafik, trots att de i praktiken saknar trafik. De har alltså i trafikkontorets trafikflödesmodell fått ett schabloniserat värde som är för högt.

Ett enklare sätt att jämföra den nya och den gamla kartläggningen är att se på siffrorna över antalet exponerade boende i olika ljudnivåintervall. Tekniken som använts för att få fram exponeringssiffrorna har inte varit helt identisk. Den största skillnaden är att i de nya siffrorna har den utvändiga ljudnivån vid varje våningsplan beräknats. I den äldre kartläggningen fick alla våningsplan samma ljudnivå. Det gör att våningar högre upp nu får något lägre ljudnivåer men skillnaden bedöms vara liten. Det handlar om en enstaka dB för de översta våningarna i höga hus.

Exponeringssiffror finns ännu bara tillgängliga för vägtrafik och för flyg, det vill säga trafiken till och från Bromma flygplats. Förvaltningen har gjort en jämförande tabell, se bilaga 3 (*här ej tryckt*). I den kan utläsas att antalet exponerade för vägtrafikbuller, till exempel för ljudnivåer över 55 dBA LDEN, minskat från drygt 270 000 till nästan 235 000. En motsvarande minskning ses även för exponeringen nattetid. Skillnaden är inte speciellt stor, det handlar om en minskning på knappt 15 % för LDEN. De allra högsta ljudnivåerna uppvisar en betydligt större förbättring. Antalet exponerade för nivåer över 75 dBA LDEN har minskat från 6 505 till 180.

En del av skillnaden kan nog förklaras av skillnaden i beräkningssätt. Samtidigt har trafikmängden minskat något, åtminstone i innerstaden. Antalet invånare har också ökat, så om allt annat vore lika skulle det leda till fler exponerade, men utvecklingen ser ändå ut att gå åt rätt håll med ett minskat antal bullerstörda även i absoluta tal. Samtidigt kan konstateras att antalet exponerade för flygbuller har ökat kraftigt. Det

har blivit en ökad trafik på Bromma samtidigt som genomsnittsflygplanet har blivit större. Antalet boende har också ökat. Sett till absoluta tal är fortfarande vägtrafikbullret dock ett mycket större problem än flygbullret. Positivt är att det inte finns någon nattrafik på Bromma, mer än undantagsvis.

Förslag till nytt åtgärdsprogram

I förslaget till åtgärdsprogram pekas ett antal åtgärder ut som ska göras inom olika åtgärdsområden. Det anges också vem eller vilka som ansvarar för respektive åtgärd. Detta innebär att förslaget skiljer sig från det tidigare, nu gällande åtgärdsprogrammet. Där anges endast att den övergripande strategin ska vara att angripa bullerproblemen vid källan och när det gäller konkreta åtgärder hänvisas till respektive verksamhetsutövare. På detta sätt blir det tydligare vad var och en ska göra och programmet kommer att få en mer styrande roll än det nu gällande programmet. Att förslaget nu pekar ut ett antal åtgärder som föreslås innebär inte att styrgruppen varit överens i alla delar. De olika synsätt som finns redovisas inte i själva åtgärdsprogrammet. För att det ska bli tydligt vad man inte kommit överens om och för den fortsatta beredningen redovisas de skilda åsikterna här nedan, under respektive åtgärdsområde där oenighet råder.

Åtgärdsområden

Samhällsplanering

Staden arbetar i sin fysiska planering enligt vad som brukar kallas Stockholmsmodellen. Den går mycket kort ut på att vid nyplanering av trafikinfrastruktur och/eller bostäder och liknande byggnader ska låga ljudnivåer inomhus säkras, varje lägenhet ska ha tillgång till en tyst uteplats och minst hälften av bostadsrummen ska ligga mot tyst sida. Modellen tillåter höga ljudnivåer mot den bullriga sidan men stadens uppfattning är att en god och hälsosam ljudmiljö ändå säkras. Att Stockholmsmodellen kan användas i samhällsplaneringen för att hantera trafikbuller anges formellt i stadens översiktsplan som antogs av kommunfullmäktige 2010. Något annat beslut om att arbeta på detta sätt har inte tagits. I ”Promenadstaden - Översiktsplan för Stockholm” anges att Stockholmsmodellen för trafikbuller kan tillämpas vid detaljplanering. Hur modellen ser ut anges också.

1. Bostäder ska byggas så att man kan sova ostört om natten (högst 30 dBA ekvivalent och 45 dBA maximal ljudnivå inomhus).
2. Hälften av boningsrummen ska ligga mot tyst sida (högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå utanför fönstret).
3. Varje lägenhet ska ha tillgång till en tyst uteplats (högst 55 dBA ekvivalent ljudnivå och 70 dBA maximal ljudnivå).

Översiktsplanen antogs av kommunfullmäktige den 15 mars 2010. Under 2013 har stadens facknämnder tagit fram och antagit ett liknande förhållningssätt för

industribuller. Detta förhållningssätt antogs av kommunfullmäktige i maj 2013. De största skillnaderna jämfört med trafikbullermodellen är att för industribuller anges det särskilt att bästa möjliga ljudkvalitet ska eftersträvas, inte bara lägsta godtagbara, och att man ska vara mer restriktiv om ljudets karaktär är särskilt störande. Exempel på det är höga momentana ljud eller om ljudet har en tonal karaktär. Stadsbyggnadskontoret har vidare fått i uppdrag att i samråd med miljöförvaltningen och övriga berörda förvaltningar studera konsekvenserna av bebyggelseplanering i närheten av Stockholms industriområden med avseende på industrirelaterat buller på kort och på lång sikt. Förvaltningarna har startat ett projekt i syfte att besvara denna frågeställning. Uppdraget beräknas vara klart i början av 2014.

De parter som tagit fram förslaget till åtgärdsprogram är dock inte eniga om att dessa modeller är lämpliga att använda i samhällsplaneringen. SLL Trafikförvaltningen har inga invändningar mot tillämpning av Stockholmsmodellen i planeringen av nya bostäder – däremot stadens förhållningssätt avseende externt industribuller.

SLL Trafikförvaltningen har lämnat följande synpunkter på stadens förhållningssätt avseende externt industribuller.

Som ansvarig för kollektivtrafiken i länet ser SLL Trafikförvaltningen generellt positivt på förtätning av bebyggelse och bebyggelse av nya bostäder i närheten av kollektivtrafiken. Det kan ibland finnas goda skäl för att överväga lokala avsteg från nationella riktvärden, se Stockholmsmodellen för trafikbuller, för att underlätta för Stockholms fortsatta utveckling. De riktvärden som gäller för externt industribuller - och som tillämpas för buller från SLL Trafikförvaltningens depåer - skiljer sig dock från trafikbullerriktvärdena på så sätt att det enbart finns utomhusriktvärde, dvs. inomhusriktvärden saknas. Med nuvarande regelverk är risken uppenbar att ev. lokala avsteg i planskedet drabbar SLL Trafikförvaltningen som verksamhetsutövare när tillsynsändanden drivs enligt miljöbalken då boende klagat på buller. Det är inte säkert att mark- och miljödomstolen tar hänsyn till lokala avsteg så länge de nationella riktvärdena har nuvarande utformning. I förlängningen kan lokala avsteg från riktvärden för externt industribuller medföra en stor risk för trafiken som helhet. T.ex. skulle ev. krav på begränsning av verksamhet inom en tunnelbanedepå nattetid, då fordonen rangeras och städas, kraftigt påverka möjligheten att driva tunnelbanetrafiken. SLL Trafikförvaltningen kan därför inte ställa sig bakom förslaget om lokala avsteg för externt industribuller.

Trafikverket har invändningar mot Stockholmsmodellen för trafikbuller vilket de utvecklar på följande sätt.

Skäl 1 till varför Stockholmsmodellens avstegsfall inte ska tillämpas av Trafikverket är att Trafikverket vid tillsyn riskerar få krav i enlighet med miljöbalken. Om kommunen planerar bebyggelse i närheten av statliga vägar som medför en oacceptabel risk för hälsa, kan det innebära att tillsynsmyndigheten kräver Trafikverket på utredning och eventuella åtgärder i enlighet med vårt

verksamhetsansvar, oberoende av när bebyggelsen kom till. För att slippa krav och det omöjliga i att ställa motkrav på Stockholms stad, kommer Trafikverkets yttranden formuleras i enlighet med Boverkets allmänna råd kompletterat med Naturvårdsverkets yttranden. Skäl 2: Trafikverket bör vara konsekvent i yttranden kring samhällsbyggnad och ha samma inställning till människors hälsopåverkan av buller oberoende av var man bor. Trafikverket kan inte ha en hållning i Stockholms län; tillåta och öppna upp för mer buller och en annan i Skåne; vara mycket restriktiv till avsteg från riktvärdena. Baserat på de transportpolitiska hänsynsmålen om miljö och hälsa ska Trafikverket hålla sig till de bullerriktvärden som formulerats av riksdagen och de resonemang kring avsteg som formulerats i Boverkets allmänna råd och i Naturvårdsverkets yttranden. Skäl 3: Trafikverket i region Stockholm har sedan år 2009 haft ett fokus på barns miljöer. Enligt de senaste miljöhälsorapporterna är barn en särskild känslig grupp för både buller och luftföroreningar. Med hänsyn till barnens hälsa ska Trafikverket fortsätta vara restriktiv till avsteg från bullerriktvärdena och bevilja avsteg enbart i undantagsfall och då i enlighet med Boverkets allmänna råd och NVs yttranden. Se vidare

http://www.trafikverket.se/PageFiles/85757/Buller_vibrationer_planering_bebyggelse.pdf

Förvaltningen anser att det finns goda skäl att arbeta enligt Stockholmsmodellerna för såväl trafik- som industribuller. Dels har staden en lång och positiv erfarenhet från trafiksidan, dels redovisar utredningarna Trafikbuller och planering, del I-IV, att det är fullt möjligt att skapa goda boendemiljöer även om fasad mot bullrig sida utsätts för höga ljudnivåer. Den statliga bullersamordningsutredningen som presenterades under hösten stämmer också mycket väl överens med Stockholms sätt att arbeta.

I förslaget till åtgärdsprogram sägs att genom fortgående utbildningsinsatser se till att en hög kompetens upprätthålls inom bullerområdet, och att se till att de resultat som kommit fram i några specifika forskningsprojekt verkligen används i praktiken.

Förhållningssättet för industribuller är redan antaget genom kommunfullmäktiges beslut. Vad gäller Stockholmsmodellen för trafikbuller föreslås att fullmäktige beslutar anta den, som en komplettering till beslutet om översiktsplanen som säger att den kan användas.

Om de förslag som den under hösten slutförda bullersamordningsutredningen har presenterats blir förverkligade kommer den nya lagstiftningen att gälla i stället. Innehållsmässigt ser det inte ut att bli några direkta skillnader för Stockholms del. Ny lagstiftning bedöms kunna träda i kraft tidigast 2015-01-01. Hur den kommer att se ut i detalj blir mer tydligt i mars 2014 när propositionen förväntas komma.

Vägbeläggningar

Olika vägbeläggningar alstrar olika mycket buller. Enklast kan det beskrivas som att ju grövre stenstorlek asfaltblandningen har, desto bullrigare blir vägen. Å andra sidan slits vägen hårdare om stenstorleken är mindre, vilket leder till ökat behov av

underhåll och högre driftkostnader. Det finns också några speciallösningar för att få en ännu mindre bulleremission. Erfarenheterna hittills är att även de slits hårt och därmed ger högre driftkostnader.

En viktig faktor i sammanhanget är dubbdäcken som i hög grad bidrar till vägslitage och därigenom leder till att större stenstorlek prioriteras framför lägre buller. I takt med att dubbdäcksandelen i Stockholm sjunker kommer det att möjliggöra mindre stenstorlekar på gator och vägar vilket minskar bullret. Förslaget till åtgärdsprogram utgår från stadens miljöprogram som säger att vägbeläggningar ska användas som ett verktyg för att minska bullret. I förslaget till åtgärdsprogram anges att standardbeläggningen ska utföras med en stenstorlek på 11 mm eller tystare beläggning och att undantag från det ska motiveras tydligt.

Inomhusnivåer

I princip är det mest effektivt att åtgärda bullret redan vid källan, då minskar problemen både inomhus och utomhus. I praktiken är det inte alltid möjligt och i Stockholm har de olika väg- och spårhållarna därför sedan lång tid även arbetat med att åtgärda höga inomhusnivåer. Det arbetet har nått långt och ambitionen i förslaget till åtgärdsprogram är att slutföra arbetet inom programperioden, det vill säga senast under 2018. Med slutföra menas att nå de långsiktiga riktvärdena för god miljö kvalitet, det vill säga högst 30 dBA dygnsekvivalent nivå och högst 45 dBA max nattetid inomhus.

Detta innebär först att de bostäder som fortfarande har höga inomhusnivåer behöver identifieras. Därefter ska lämpliga åtgärder tas fram för att komma tillrätta med det. Beroende på omständigheterna i de olika fallen kan det vara mest lämpligt att även angripa utomhusbullret eller att göra rena förbättringar av fasadisoleringen. Trafikverket anför att baserat på den fördelning av ekonomiska medel som hittills tilldelats Trafikverket för åtgärder mot buller, kommer Trafikverket klara inomhusriktvärdena tidigast år 2030. SLL Trafikförvaltningen har också ambitionen att nå de långsiktiga riktvärdena och arbetar aktivt med att minimera hälsoeffekterna av buller. Exempelvis har de handlat upp nya tystare tunnelbanefordon vilket gör att behovet av skärmar och fasadåtgärder blir minimalt då nybyggnadsriktvärdena kommer att innehållas när alla äldre fordon har fasats ur trafik. Leveranserna påbörjas 2016 och 2030 är målfår för att innehålla nybyggnadsriktvärdena. Förvaltningen menar att ambitionsnivån bör vara hög för att komma tillrätta med kvarvarande höga inomhusnivåer. Samtidigt behöver en skälighetsavvägning enligt miljöbalken göras i de enskilda fallen.

Rekreatiomsområden

I det första åtgärdsprogrammet enligt förordningen om omgivningsbuller lämnades rekreatiomsområdena utan åtgärder. Detta trots att de särskilt pekats ut som ett av flera viktiga områden att uppmärksamma. Stadens uppfattning är nu att bullerproblemen

även i dessa områden behöver angripas. Förslaget är att minst fem rekreationsområden ska åtgärdas för att uppfylla vissa krav under programperioden. Femton områden listas som möjliga att åtgärda. SLL Trafikförvaltningen anser att rekreationsområden fortfarande bör prioriteras lägre än bostäder. Trafikverket prioriterar för sina delar bostäder vid befintlig bebyggelse framför rekreationsområden. De menar dock att bullervallar kan byggas av överskottsmassor även för att skydda rekreationsområden och att det vid väsentlig ombyggnad av väg och spår är standard att utreda skyddsåtgärder för rekreationsområden. Skyddsåtgärder genomförs också om det är tekniskt möjligt och ekonomiskt försvarbart. Rekreationsområden är särskilt utpekade i EU:s bullerdirektiv. De blir också mer och mer värdefulla i takt med att Stockholm växer, dels för att de naggas i kanten och dels för att vi blir fler Stockholmare som behöver använda rekreationsområdena. Stockholm behöver se till att de kvarvarande rekreationsområdena även har en god akustisk kvalitet.

Bullervallar

Till förslaget till åtgärdsprogram kopplas även en strategi för återanvändning av jordmassor. Strategin håller på att färdigställas. Tanken är att projektera bullervallar på ett antal olika platser. Då bestäms hur den färdiga bullervallen ska utformas, var den ska ligga och så vidare. Vidare bestäms tekniska krav på de massor som ska ingå och det anges hur förorenade de eventuellt får vara. För de fall det behövs söks också marklov för att kunna bygga vallen. Därefter byggs själva vallen när rätt massor uppkommer på lämpligt avstånd från respektive plats. Vinsten med detta är flerfaldig: bullervallar blir byggda, transportkostnaden i de berörda anläggningsprojekten minskar och överblivna massor kommer till användning. Trafikverket håller på att ta fram ett liknande förhållningssätt för hela regionen. Tanken är att de ingående parterna kan använda varandras förslag. Det vill säga att om till exempel Trafikverket får överskott av lämpliga massor i närheten av en av stadens föreslagna bullervallar kan de användas där, och omvänt.

Förbättring av befintliga bullerskärmar

Runt om staden har det byggts ett antal bullerskärmar. De står på platser där de gör stor nytta men tanken är att undersöka om de kan göra större nytta. Förbättringar kan ske genom att förlänga skärmen så att fler får nytta av den eller att höja den så att effekten blir större. I andra fall kan nyttan öka genom att skärmen kompletteras med ljudabsorbenter. Efter att ha utrett vilka skärmar som lämpar sig bäst för kompletteringar genomförs åtgärderna. Trafikverket anger som sin ståndpunkt att de åtgärdar alla skärmar vid akuta behov, vilket innebär att rena hål åtgärdas och om skärmarna håller på att välta med risk för problem med trafiksäkerheten. I övrigt baseras renoveringar och restaureringar på en bedömning i varje enskilt fall. Detsamma gäller kompletteringar av skärmar, vilket även ska bedömas utifrån

tekniska förutsättningar och samhällsekonomi vägd av kostnader för skärm och effekt för boende.

Alternativa bullerskyddsåtgärder

Detta avsnitt i förslaget finns med för att lista sådana åtgärder som inte ryms i något av de andra avsnitten, peka på att andra nu inte kända åtgärder kan komma i fråga och för att särskilt peka på de resultat som kommit fram i några EU-finansierade forskningsprojekt som staden deltagit i. Tanken är att i varje enskilt fall där bullerskyddsåtgärder ska vidtas förutsättningslöst pröva olika metoder att uppnå den avsedda effekten.

Exempel på alternativa åtgärder kan till exempel vara växtbeklädda fasader, för att dämpa ljudreflektionen, låga växtbeklädda bullerskärmar och markbearbetning för optimera den ljuddämpande förmågan.

Bullerutsatta gårdar till skolor och förskolor

Detta åtgärdsområde beskriver ett arbete som redan pågår och som håller på att slutföras. I ett åtgärdsprogram ska även pågående arbete tas med.

Äldreboenden

Under detta åtgärdsområde tryggas att de äldreboenden som kan behöva bullerskyddsåtgärder också verkligen får det. Arbetet pågår.

Buller från flera källor

Det är väl känt att störningen ökar om man är utsatt för buller från flera källor. Tanken är att hitta de bostäder som har detta problem för att kunna prioritera dem på rätt sätt.

Beredning

Ärendet har initierats av miljö- och hälsoskyddsnämnden och remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafik- och renhållningsnämnden, Stockholms Stadshus AB, Stockholms läns landstings trafikförvaltning, Swedavia och Trafikverket. Stockholms läns landstings trafikförvaltning och Swedavia har inte inkommit med svar.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 12 maj 2014 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret stödjer den övergripande strategin att buller i första hand bör begränsas vid källan. Om bullret kan förhindras från att uppstå behövs inte andra skyddsåtgärder som kan medföra nya nackdelar. I de fall de inte går att lösa är bullerdämpande åtgärder nödvändiga för att minimera olägenheter för invånarna.

Antalet invånare i Stockholms stad som exponeras för ljudnivåer över 55 dBA har minskat vilket enligt stadsledningskontoret är mycket positivt och visar att stadens arbete med att begränsa buller har effekt. Framförallt är det de mycket höga bullernivåerna som minskar mest, vilket är positivt.

Stadsledningskontoret konstaterar att det inte är möjligt att utifrån föreslaget åtgärdsprogram beräkna kostnader för staden till följd av detta. Det kan dock konstateras, med bakgrund av hittills genomförda åtgärder för att minska buller, att det fortsatta arbetet med bulleråtgärder kommer att vara förenat med relativt stora kostnader.

Stadsledningskontoret ser positivt på att det nya åtgärdsprogrammet har utvecklats från ett strategiskt dokument till ett mer åtgärdsinriktat med tydliga mål och tydligt ansvar för de olika åtgärderna.

Stadsledningskontoret förutsätter att det fortsatta programarbetet beaktar aspekten att förena åtgärder enligt förordningen om omgivningsbuller med en växande storstadsregion.

Enligt stadens styrmodell är budgeten överordnad och styrande för stadens alla verksamheter och utifrån de mål som kommunfullmäktige fastställer. I budgeten fastställer kommunfullmäktige även indikatorer för att mäta måluppfyllelsen. Utifrån de mål som kommunfullmäktige fastställer i budgeten finns styrdokument inom olika områden. Åtgärdsprogram Buller Stockholms stad, för perioden 2014-2018, förutsätts ersätta dagens åtgärdsprogram som riktlinjer i Stockholms stads Miljöprogram som är ett av kommunfullmäktige antaget styrdokument.

Stadsledningskontoret konstaterar att de berörda nämnderna är överens om de strategiska frågorna. Dock finns delade meningar om var de föreslagna åtgärderna bör ligga och vem som ska bekosta dem.

Den nya bullerkartan har en betydligt högre kvalitet än den tidigare vilket ses som positivt av stadsledningskontoret då den blir till större hjälp i kommande planering.

Stadsledningskontoret stödjer förslaget att formellt anta Stockholmsmodellen som arbetssätt med trafikbuller. Rent praktiskt förändrar det inget i stadens pågående arbete med bullerfrågor då modellen redan används idag men principen är viktig att slå fast.

Stockholmsmodellen för trafikbuller samt stadens förhållningssätt gällande industrirelaterat buller som antagits av kommunfullmäktige 2013 innebär dock en del risker för exempelvis stadens bostadsbolag samt Stockholms Hamn AB. Detta då uttryckligt stöd i nationell praxis saknas, vilket kan innebära krav på bulleråtgärder av olika slag i efterhand. Enligt stadsledningskontoret överväger dock fördelarna riskerna.

Att minska stenstorleken i vägbeläggningen från 16 mm till 11 mm generellt i staden ses av stadsledningskontoret i stort som positivt. Detta då bullret från vägtrafiken kan minskas något. Kostnaden för drift och underhåll beräknas dock att öka då mindre stensstorlek innebär ökat slitage. Detta kräver även att

dubbäcksandelen fortsätter att minska i staden då mindre stensstorlek generellt även ger något ökade partikelhalter. Därför är det viktigt att de olika effekterna noga vägs mot varandra vid respektive avvägning för att inte få oönskade bieffekter.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunfullmäktige antar ”Åtgärdsprogram Buller Stockholms stad”, för perioden 2014-2018.

Exploateringsnämnden

Exploateringsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 10 april 2014 att besvara remissen med exploateringskontorets och stadsbyggnadskontorets gemensamma tjänsteutlåtande.

Reservation anfördes av Åke Askensten m.fl. (MP), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordförande Maria Östberg Svanelind m.fl. (S), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Clara Lindblom (V), *bilaga 1*.

Exploateringskontorets och stadsbyggnadskontorets gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 2 februari 2014 har i huvudsak följande lydelse.

Kontoren är överlag positiva till innehållet i Åtgärdsprogrammet mot buller samt resultaten av bullerkartläggningen. Det är positivt att se att antalet invånare exponerade för höga ljudnivåer har förbättrats, trots en omfattande inflyttning till staden. Detta visar tydligt på att stadens hantering av olika former av buller fungerar.

Vidare anser kontoret att det är positivt att nytt planeringsunderlag tagits fram som kan fungera som ett stöd i tidiga bedömningar av var stadsutveckling är lämpligt och var man, vid stadsutveckling, sannolikt kommer att behöva investera i bullerskyddande åtgärder. Det är av den anledningen viktigt att materialet på ett lättillgängligt sätt sprids till både tjänstemän, byggherrar och allmänheten. Förvaltningarna mottar gärna ytterligare redovisning av resultaten av inventeringen.

Kontoren anser att åtgärder vid källan till bulleremissioner är viktiga att prioritera, i likhet med de ställningstaganden som gjordes i åtgärdsprogrammet för buller 2009-2013, både inom ramen för stadens drift av infrastruktur och inom ramen för fysisk planering och investeringar. Den kanske viktigaste åtgärden är att sträva efter att åstadkomma en promenadstad, i enlighet med Stockholms översiktsplan 2010, i syfte att underlätta resande där bilen inte måste användas. På så sätt kan staden sträva efter att minska biltrafiken och därmed även bulleremissioner i stadens gatumiljöer. Det är viktigt att Staden på ett förvaltningsövergripande sätt arbetar med att minska trafiken,

en åtgärd som inte bara har akustiska kvaliteter utan också innebär fördelar för luftkvalitet och stadsliv i stort.

Förvaltningarna ska medverka till att framkomligheten ökar i regionen och ska inom ramen för cykelmiljarden redovisa pågående planerade cykelfrämjande åtgärder. Ur ett planeringsperspektiv är det möjligt att gynna en omfördelning mellan antalet bilar och cyklar, till cyklarnas fördel. Härigenom fås en reduktion av buller och utsläpp i stadsmiljön som resultat.

Det kommer dock under en överskådlig tid finnas ett behov av transporter i staden och därmed även ett behov av att arbeta med bullerskyddsåtgärder vid källan. Ett exempel som nämns i föreliggande åtgärdsprogram är användandet av s.k. tyst asfalt. Kontoren är positiva till denna utveckling då sådana åtgärder sannolikt väger upp ökade driftkostnader med fördelar både för stadsmiljön och för möjligheten av att bygga nya bostäder i anslutning till stadens större gator.

Även bullerskyddsåtgärder som bullervallar och bullerplank kan vara viktiga åtgärder för att möjliggöra nya stadsbyggnadsprojekt. Förvaltningarna ser mycket positivt på idén att samordna hanteringen av schaktmassor med behovet av nya bullervallar, då det kan innebära en minskad klimatpåverkan från stadens utveckling. Dock är det mycket viktigt att det ställs krav på utformning och gestaltning av skyddsåtgärderna så att de anpassas till befintlig och tillkommande bebyggelse och samtidigt bidrar till att utveckla de trafiknära stadsrummen till mer attraktiva platser. Förvaltningarna anser att gestaltningsprogram kan vara ett viktigt hjälpmedel för staden att styra en konsekvent och genomtänkt utformning av bullerskyddsåtgärder. Föreslagna platser för bullervallar måste i högre grad samordnas med pågående stadsutvecklingsprojekt så att hanteringen av bullerskyddsåtgärder optimeras.

Det är viktigt att det tillskapas nya resurser med relevant kompetens för genomförande av kommande vallar. I åtgärdsprogrammet anges att exploateringskontoret ska bygga en bullervall per år av överskottsmassor. Exploateringskontoret anser inte att det är kontorets uppgift utan att det borde ligga på trafikkontoret eller annan aktör, SL eller Trafikverket, då kontoret anser att det är verksamhetsutövaren som orsakar bullerstörningen i enligt med miljöbalken. I de fall det krävs en bullervall för att få till en exploatering av bostäder eller liknande åtar sig exploateringskontoret att uppföra bullerskydd i form av vall. Anses exploateringskontoret vara den förvaltning som detta uppdrag ska ligga på, är det viktigt att en ny resurs med relevant kompetens för genomförandet tillskapas på exploateringskontoret, samtidigt måste särskilda medel avsättas för just detta ändamål. Även gemensamma rutiner för samordning och planering mellan berörda förvaltningar behöver utvecklas. Samordning kan sannolikt även behövas med externa aktörer som SL och Trafikverket. I dagsläget är även finansieringen av kommande bullervallar oklar och behöver utredas, liksom ansvar för förvaltning och reinvestering. Förvaltningarnas inställning är att det primärt är verksamhetsutövaren, som orsakar bullerstörningen, som ska bekosta bullerskyddsåtgärd.

Som man i åtgärdsprogrammet konstaterar är samhällsplaneringen en viktig process för att skapa en akustiskt sett bättre stadsmiljö. I stadens fortsatta arbete är det

viktigt att kontinuerligt definiera ansvar för bullerskyddsåtgärder beroende på vilka planeringsprocesser som pågår och vilka intressenter som är inblandade. Förvaltningarna är positiva till att Stockholmsmodellen för trafikbuller ytterligare förankras politiskt genom att kommunfullmäktige antar den som styrdokument. Det är samtidigt viktigt att det framöver finns utrymme att anpassa Stockholmsmodellen till eventuella förändringar av lagstiftning och statlig vägledning som förväntas ske framöver. Förvaltningarna är även positiva till fortgående utbildningsinsatser i syfte att förbättra förståelsen av hur buller kan hanteras i stadsmiljön, ett uppdrag som redan har påbörjats av de tekniska förvaltningarna i samband med det industribulleruppdrag som finns.

Förvaltningarna är vidare positiva till att implementera och arbeta med de förhållningssätt till industribuller som har antagits av fullmäktige. I åtgärdsprogrammet redovisas hamnar som den största källan till industribuller men det är samtidigt viktigt att förtydliga att det finns en mångfald av källor till industribuller, både stora och små, som behöver hanteras i den fortsatta planeringen. Inom ramen för stadens projekt om industrirelaterat buller har majoriteten av dessa verksamheter identifierats och det finns numera ett underlag att förhålla sig till i den fysiska planeringen.

En nyligen genomförd studie av de juridiska förutsättningarna har visat på vissa hinder för en smidig implementering innan dess att de statliga institutionerna ytterligare har preciserat hur industribuller ska hanteras. I enlighet med de uppdrag som finns strävar förvaltningarna efter att förbereda för en smidig övergång till nya förhållningssätt i linje med stadens förslag.

I åtgärdsprogrammet nämns också bullerskyddsåtgärder för stadens rekreativsområden som en viktig aspekt av den hållbara staden. Förvaltningarna ser positivt till detta då förbättrade gröna kvaliteter möjliggör en förbättrade upplevelse av staden. Förvaltningarna anser att det är viktigt att prioritera områden där åtgärder har potential att ge stor akustisk effekt och där samtidigt många invånare rör sig. Det är också av vikt att denna typ av strategiska parksatsningar görs i samråd med stadsdelsförvaltningar, trafikkontor, exploateringskontor och stadsbyggnadskontor, så att vi tillsammans kan titta på bullersituationen, popularitet och kommande planer. En annan viktig aspekt är att man även här beaktar de estetiska och upplevelsemässiga kvaliteter som finns eller efterfrågas och inkluderar detta i gestaltningen av skyddsåtgärderna. Vid förslag till nya skyddsåtgärder är det viktigt att undvika att skapa barriärer. Det skulle också vara av mervärde om man med hjälp av skyddsåtgärder kan stärka användarvärdet av gröna stråk, för att på så sätt ge förutsättningar för den gröna promenadstaden att vidareutvecklas.

Exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret och miljöförvaltningen driver idag utvecklingen av grönytefaktor som verktyg inom den fysiska planeringen. Förvaltningarna föreslår att denna arbetsgrupp ska utreda möjligheten att inkludera akustiska aspekter i konceptet om grönytefaktor. Miljöförvaltningen har i bl.a. EU-projektet HOSANNA visat på potentialen i kombination av växtlighet och substrat, det material som plantorna växer i, sammantaget kan fungera som absorbenter av buller

genom rätt utformning. Exempel på kombinationen "växt och substrat" i stadsmiljö är gröna väggar och gröna tak.

För att på längre sikt kunna skapa en akustiskt sett hållbar stad är det viktigt att nya, innovativa möjligheter utreds vad gäller skyddsåtgärder. Kontoren är positiva till att alternativa skyddsåtgärder tas upp som en viktig aspekt för att åstadkomma den hållbara staden. Förvaltningarna anser också att utvecklingen av nya former av åtgärder, samt insatser för att testa gränserna för vad som är möjligt inom akustiken, är en viktig aspekt av samhällsplaneringen. Det är fortsatt viktigt att dessa frågor drivs aktivt av stadens tjänstemän och att det finns resurser för att komma vidare i frågan.

Fastighetsnämnden

Fastighetsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 8 april 2014 att besvara remissen med fastighetskontorets tjänsteutlåtande.

Särskilt uttalande gjordes av Ewa Larsson m.fl. (MP), *bilaga 1*.

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

Fastighetskontorets tjänsteutlåtande daterat den 11 mars 2014 har i huvudsak följande lydelse.

Skyldigheten för kommuner med över 100 000 invånare att kartlägga buller och upprätta åtgärdsprogram senast den 30 juni vart femte år finns reglerat i lag. Förordningen om omgivningsbuller (SFS 2004:675) och SFS 2010:150, Förordningen om ändring i förordningen (2004:675) om omgivningsbuller, är exempel på detta. Som ett rådsdokumen kan också nämnas Socialstyrelsens allmänna råd (SOSFS 2005:6) om buller inomhus.

Av det upprättade åtgärdsprogrammet ska framgå att det är upprättat enligt förordningen och vilka bullerkällor som ska kartläggas. Det ska även finnas en sammanställning av hur många personer som beräknas vara utsatta för buller (vilket dock saknas) samt en beskrivning av vilka situationer som behöver förbättras. Programmet ska även innehålla en redovisning av vilka åtgärder som är lämpliga för att skydda områden som är särskilt viktiga för rekreation, friluftsliv och kultur, till exempel parker. En annan beståndsdel i åtgärdsprogrammet är en analys ur kostnads-/nyttoperspektiv. Just kostnadsdelen finner kontoret svår att bedöma.

Kontoret har under förra året svarat på några remisser som avser nybyggnation av bostäder och som syftar till underlätta byggandet av nya bostäder i bullerutsatta miljöer på ett sätt som är godtagbart med hänsyn till de boendes hälsa. I remissen om samordnade bullerregler (SOU 2013:57) framförs förslag till samordnad lagstiftning

mellan PBL, plan och bygglagen, och miljöbalken för att underlägga detta. För det befintliga byggnadsbeståndet finns inga sådana nationella samordningsförslag. Den nu aktuella remissen om Strategisk bullerkartläggning och åtgärdsprogram 2014-2018, handlar om omgivningsbuller kring den befintliga bebyggelsen och rekreationsområden. De gränsvärden för buller som redovisas överensstämmer med de som anges för nybebyggelse. Detta är viktigt eftersom en stor del av stadens nyproduktion av bostäder sker genom förtätning i befintliga bostadsområden med god tillgång till infrastruktur. Det vill säga områden som redan idag är utsatta för buller.

Fastighetsnämnden bygger själv inte några nya 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 därför bullerkartläggningen av intresse.

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. Ett sådant beslutat projekt som pågår är kvarteret Tankebyggarorden i Bredäng. Den aktuella fastigheten ligger nära såväl en väg som tunnelbanespår i ytläge. Att kunna bygga studentbostäder på mark som befinner sig lämplig med hänsyn till anslutningspunkter för vatten och avlopp, el och inte minst kommunikationer, är därför ett prioriterat uppdrag med tanke på det stora behov som idag finns i Stockholm. Fastighetskontoret bygger också på uppdrag av idrottsförvaltningen nya idrottsanläggningar, exempelvis idrottshallar och konstgräsplaner. Ibland kan dessa ligga i ett bullerutsatt område, till exempel den planerade bandyhallen i Tallkrogen invid Nynäsvägen. Gällande bullernormer tillämpas vid genomförande av projekteten.

Under avsnitt 3 Mål avseende buller och ljudnivå i remissmaterialet, hänvisas till nationellt fastställda riktvärden enligt den så kallade infrastrukturpropositionen 1996/97:53. I den anges att redovisade riktvärden för trafikbuller normalt inte bör överskridas vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikstruktur. I den nu aktuella föreslås att vid tillämpning av riktvärdena i infrastrukturen så bör hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. I de fall utomhusnivån inte kan reduceras till angivna nivåer, så bör inriktningen vara att inomhusvärdena inte överskrids. Fastighetskontoret vill framhålla vikten av att redan i tidiga skeden kunna presentera en kostnads-/nyttoanalys.

Den föreliggande bullerkartläggningen och åtgärdsprogrammet för 2014-2018 omfattar buller från väg-, spår- och flygtrafik samt viss hamnverksamhet och visst industribuller. Av dessa är vägbuller det mest dominerande, därefter buller från spårtrafik och flygtrafik.

Under avsnitt 4 i remissmaterialet redovisas ett antal åtgärder enligt det föreslagna programmet. Åtgärderna handlar om allt från att tillämpa stadens förhållningssätt till industrirelaterat buller, att genom utbildning upprätthålla en hög kompetens inom bullerområdet, att arbeta med vägbeläggningar som ett aktivt verktyg eller att förbättra

ljudmiljön i fem rekreatiomsområden med målet att klara riktvärdet 50 dBA ekvivalent ljudnivå under dag- och kvällstid, i en större del av området.

Vissa åtgärder utförs löpande och har litet resursbehov. De flesta föreslagna åtgärderna har ett litet resursbehov. Ett område som har ett stort resursbehov med målår 2018 är att åtgärda befintliga bostäder med nivåer över 30 dBA dygnsekvivalent inomhusnivå. Inriktningsmålet är att alla bostäder ska klara riktvärdena inomhus. Någon uppskattad kostnad för detta redovisas ej.

Fastighetsnämnden berörs i mindre omfattning än stadens övriga hårda förvaltningen trafik- och renhållningsnämnden, exploateringsnämnden samt SLL/Trafikförvaltningen och Trafikverket. Det är dock kontorets bedömning att nämnden i kommande investerings- och större underhållsprojekt på olika sätt kommer att beröras av åtgärdprogrammet som ansvarig för förvaltningen av stadens förvaltningsbyggnader, kommersiella byggnader, kulturbyggnader och idrottsanläggningar.

Kontoret föreslår att fastighetsnämnden överlämnar föreliggande tjänsteutlåtande som svar på remissen till Stadsmiljöroteln senast den 25 april 2014.

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 10 april 2014 att besvara remissen med fastighetskontorets tjänsteutlåtande.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Maria Östberg Svanelind m.fl. (S), *bilaga 1*.

Särskilt uttalande gjordes av Maria Hannäs (V), *bilaga 1*.

Exploateringskontorets och stadsbyggnadskontorets gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 2 februari 2014 har i huvudsak följande lydelse.

(se ovan)

Trafik- och renhållningsnämnden

Trafik- och renhållningsnämnden beslutade vid sitt sammanträde den 8 april 2014 att besvara remissen med trafikkontorets tjänsteutlåtande.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP), bilaga 1.

Särskilt uttalande gjordes av Tobias Johansson (V), bilaga 1.

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 17 mars 2014 har i huvudsak följande lydelse.

Den nya bullerkartläggningen vars ljudnivåer redovisas i L_{DEN} innebär att de mest störningskänsliga tiderna på dygnet får lägre acceptans. Det blir också samma mått som används i rapporten till EU. Kontoret har redan börjat tillämpa måttet L_{DEN} i samband med bullerskyddsåtgärder i anslutning till förskolor och skolor men i övrigt används måttet L_{eq} som är det mått som anges i de nationella riktvärdena.

Att den nya bullerkartan har en betydligt högre kvalitet än den tidigare ser kontoret som väldigt positivt. Många medborgare använder sig av bullerkartan i sina kontakter med staden och då är det viktigt att den är tydlig.

Enligt remissen har antalet exponerade för ljudnivåer över 55 dBA minskat från drygt 270 000 till nästan 235 000 och antalet exponerade över 75 dBA har minskat markant. Trafiken i innerstaden har visserligen minskat med 15- 20 % men i övriga staden finns inte den korrelationen. Om uppgifterna stämmer är det en positiv utveckling i enlighet med stadens miljöprogram.

De senaste åren har kontorets bullerskyddsarbete styrts av Trafikkontorets bullerskyddsprogram 2010-2013. Fokus i programmet har varit att slutföra det program för bidrag till bullerdämpande fönsteråtgärder som kontoret arbetat med sedan mitten av 1980-talet.

I mars 2014 utgår till samtliga fastighetsägare som återstår (ca 2000) ett erbjudande om bidrag. Erbjudandet gäller bostäder byggda före 1980. Med detta utskick avslutas ”fönsterprogrammet” och andra åtgärder kan få högre prioritet. Med anledning av att åtgärdsprogrammet är mer detaljerat och åtgärdsinriktat än det tidigare har kontoret valt att arbeta enligt stadens åtgärdsprogram och avstå från att utarbeta ett eget.

Åtgärdsområden

Vägbeläggningar

Kontoret lägger många miljoner kronor om året på vägbeläggningar. Tung trafik, kalla vintrar och dubbdäck sliter hårt på stadens vägar. För att minska behovet av nya beläggningar används stora stenfraktioner som minskar slitaget.

Det nya åtgärdsprogrammet pekar ut vägbeläggningar som ett åtgärdsområde och vill att 11 mm sten ska användas som standardbeläggning på högtrafikerade gator. Enligt en kalkyl där ett fiktivt Stockholmsexempel använts ska den samhälls-ekonomiska nyttan av en minskning av stenstorlek från 16 mm till 11 mm vara fjorton gånger större än den ökade kostnaden.

Mindre stenstorlek innebär ökat slitage och en tätare beläggningsintervall. Beläggningar är dyra och kräver ökade ekonomiska resurser såväl som en ökning av entreprenörs-resurser. De är också energikrävande, både i framställning och vid beläggning. Lågtempererad asfalt, som är ett miljövänligare alternativ, tillverkas vid en temperatur kring 110-120 grader.

Regeringen har i dagarna tillsatt en utredning om skatt på dubbdäck som kan användas på samma sätt som trängselskatterna. Skälet är att få ner de höga partikelhalterna men en ytterligare konsekvens är att ljudnivåerna minskar med 1-1,5 dB och att slitaget på vägbeläggningen minskar, framförallt på torra vintrar. Om regeringens utredning leder till en avsevärd minskning av dubbdäcksanvändningen ställer sig kontoret positivt till en minskning av stenstorlek på alla beläggningar. Kontoret är dock tveksamt till beläggningsintervallet minskar med hänsyn till argumenten ovan.

Inomhusnivåer

Åtgärdsprogrammet föreslår att arbetet med bostäder som har 62 dBA vid fasad ska vara klart år 2015. Med de sista utskicken i början på detta år hoppas kontoret att det arbetet går in i en slutfas. Om det blir klart till 2015 beror på fastighetsägarna som ansvarar för att åtgärderna genomförs.

Åtgärdsprogrammet föreslår att åtgärda kvarvarande bostäder med inomhusnivåer över riktvärdena 30 dBA L_{eq} inomhus och 40 dBA L_{max} nattetid under programperioden. Kontoret förstår att det vore önskvärt att alla bostäder innehöll riktvärdet för inomhusnivå. Åtgärder bygger dock på frivillighet från fastighetsägarnas sida och där har Trafikkontoret ingen rådighet. För många fastigheter är det tekniskt svårt att med små åtgärder komma ned till 30 dB inomhus. Det ställer stora ekonomiska krav på fastighetsägarna.

Ett annat problem gäller de nyligen utförda fönsteråtgärderna som ökat dämpningen på fönstren men kanske inte minskat inomhusnivån till 30 dB; för fastighetsägarna innebär det mer ekonomisk belastning att genomföra ytterligare åtgärder. Kontoret erfar att många bostadsrättsföreningar har svårt att få consensus i föreningen för dagens krav och att ställa ytterligare krav som oftast är dyrare kan vara kontraproduktivt. Detsamma gäller för många fastighetsägare.

Rekreatiomsområden

I en stad i förändring, där grönområden krymper i takt med förtätningen blir parker, rekreatiomsområden och natur – och kulturmiljöer än viktigare. Kontoret ställer sig positivt till att verka för att stadens parker och rekreatiomsområden fortsätter vara attraktiva utflyktsmål för medborgarna. Kontoret har bl.a. inlett diskussioner med Kyrkogårdsförvaltningen för de mest bullerutsatta kyrkogårdarna och arbetet med skyddande av skol- och förskolegårdar fortsätter.

Åtgärdsprogrammet föreslår att staden ska förbättra fem rekreatiomsområden fram till 2018. I programmet finns ett antal förslag på parker som har inventerats som lämpliga att åtgärda. Kontoret erfar att det finns en del utmaningar med bullerskydds-åtgärder vid grönområden. Stadsbyggnadskontoret såväl som stadsdelsförvaltningarna

har synpunkter på trygghet, utblickbarhet, estetik och andra aspekter som många gånger försvårar eller omöjliggör arbetet. Det kan därmed vara svårt att under programperioden genomföra skyddsåtgärder på någon av de utpekade parkerna.

Bullervallar

Stadens bullerskyddsgrupp har arbetat med att ta fram lämpliga platser för bullervallar. Överskottsmassor från byggprojekt ska användas. Kontoret anser att det är positivt att transporterna med överskottsmassor kan begränsas samtidigt som de fyller en funktion som bullerskydd vid t.ex. rekreationsområden.

Förbättring av befintliga bullerskärmar

I likhet med programförslaget har kontoret som avsikt att inventera stadens bullerskärmar under 2014. Bullerskärmar är byggda för att stå i 40 år. Komplettering i form av absorbenter eller förlängning/förhöjning innebär oftast att skärmen måste rivas. Att riva och bygga nytt är kostsamt.

Endast skärmar som är i dåligt skick och i behov av stora underhållsinsatser kan bli aktuella för komplettering. En försvårande omständighet med att riva gamla skärmar är att de oftast är omgärdade av växtlighet. Stadens invånare värnar om träd och buskar och upplever att de också har en bullerdämpande effekt.

Även om växtligheten bara har en psykologisk effekt på bullerdämpningen blir reaktionerna från medborgarna starka när träd och buskar avlägsnas. En samordning mellan förvaltningarna krävs för att säkerställa kraven på utformning och gestaltning för att anpassas till befintlig och tillkommande bebyggelse.

Alternativa bullerskyddsåtgärder

Kontoret ställer sig positiv till alternativa lösningar och har tagit del av de 2 forskningsprojekten HOSANNA och CITYHUSH där olika metoder att dämpa trafikbuller har studerats. Många av förslagen gäller innovativ användning av vegetation. Gröna tak och fasader utpekade som effektiva absorbenter och träd och buskar samt låga skärmar i urbana miljöer.

Kontoret ingår i ett Vinnova-projekt som ska ta fram en låg urban akustiskärm, diskussion pågår med SBK och Exploateringskontoret om placering. Ytterligare en innovativ satsning är ett försök med en ”grön” skärm som planeras att stå färdig i år. Tyvärr har projektet försenats pga. att det utpekade området inte godkändes av stadsdelsförvaltningen.

Att använda hastighetsbegränsningar som en bullerskyddsåtgärd har aldrig varit aktuellt men i kontorets pågående utredning av hastighetsplaner ingår buller som en viktig parameter. I förslag till hastighetsändringar föreslår kontoret i de flesta fall en sänkning av hastigheten, vilket även minskar bullernivåerna.

Äldreboenden

Trafikkontoret uppmanas att ta fram lämpliga åtgärdsförslag för berörda äldreboenden. Kontoret har tillämpat samma princip för fönsteråtgärder på äldre- och

studentboenden. Den stora skillnaden är att de för första gången ingår i utskicket till fastighetsägare som utgår i mars i år.

Buller från flera källor

Vid enstaka tillfällen har trafikkontoret samarbetat med Trafikverket med bullerdämpande fönsteråtgärder. Kontoret efterlyser en rutin för hur den typen av ärenden ska hanteras.

Det effektivaste sättet att minska buller är åtgärder vid källan. Kontorets framkomlighetsstrategi och gång- och cykelplaner är exempel på åtgärder som indirekt leder till minskat buller.

Trafikkontorets förslag

Trafikkontoret föreslår att nämnden överlämnar kontorets tjänsteutlåtande som svar på remissen.

Stockholms Stadshus AB

Stockholms Stadshus AB:s yttrande daterat den 11 april 2014 har i huvudsak följande lydelse.

Koncernledningens synpunkter

Koncernledningen är positiv till syftet med miljö- och hälsoskydds nämnden *”Strategisk bullerkartläggning och Åtgärdsprogram buller 2014 - 2018 enligt förordningen omgivningsbuller”* för att minska antalet invånare som utsätts för buller, genom att prioritera åtgärder mot buller och få till stånd mer effektivt och samordnat genomförande av dem. Det är också glädjande att bullernivåerna och antalet bullerstörda har minskat, trots den kraftiga befolkningsutveckling som staden erfarit. Koncernledningen välkomnar också att de meningsskiljaktigheter och intressekonflikter som finns, redovisas tydligare. En tydligare identifiering av intressekonflikter ger förutsättningar att intensifiera arbetet med att lösa dem.

Stockholms befolkning har ökat kraftigt under hela 2000-talet staden och har under större delen av perioden haft 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 denna utveckling ska bli möjlig att genomföra krävs att områden som är belägna nära verksamhet som t.ex. hamnar och flygplatser kan användas.

Koncernledningen delar *”Åtgärdsprogrammets”* bedömning att det utifrån flera perspektiv är effektivast att minska bulleralstringen vid källan, vilket i många fall ger båda förbättrad bullersituation och minskade utsläpp.

Miljö- och hälsoskydds nämnden föreslår att *”Stockholmsmodellen”* för trafikbuller och industribuller antas som styrande dokument, vilket är positivt. Koncernledningen delar dock bolagens analys att det kvarstår en risk för de nya bostäder som byggs

enligt Stockholmsmodellen, så länge de nationella kraven inte fullt ut överensstämmer med stadens modell. Det finns en stor risk att myndigheter och domstolar i efterhand inte tar hänsyn till Stockholmsmodellen och utgår ifrån nationella riktvärden. Enligt nu pågående utredningar, som avser att justera lagstiftningen, anges att möjlighet att i efterhand pröva bullersituationen enligt miljöbalken ska kvarstå vilket kan innebära stora risker både för fastighetsägare som byggt bostäder enligt "Stockholmsmodellen" och för befintliga verksamheter som är lokaliserade nära de nya stadsutvecklingsområdena, t.ex. hamnar och flygplatser, vilka kan bli tvingade att begränsa verksamheterna.

Koncernledningen vill också avslutningsvis framhålla vikten av att miljö- och hälsoskyddsnämndens åtgärdsprogram harmonierar med stadens övriga krav för nyexploatering av bostäder och övriga förslag från departementen om ändrad lagstiftning och förenklingar för att förbättra möjligheterna att öka nyproduktionen av bostäder.

Underremiss

Svenska Bostäders remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Om målet att bygga 140 000 nya lägenheter 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.

Förvaltningens förslag till beslut.

1. Godkänna förvaltningens strategiska bullerkartläggning 2013.

Den strategiska bullerkartläggningen har vad Svenska Bostäder kan läsa och förstå utförts mycket tekniskt avancerat och noggrant. Ett intressant resultat är att den visar att staden blivit något mindre bullrig jämfört med den förra mätningen. Antalet exponerade för ljudnivåer över 55dBa Lden har minskat från drygt 270 000 till nästan 235 000 personer och antalet exponerade för nivåer över 75dBa Lden har minskat från 6 505 till 180 personer. Samtidigt har flygbullret pga Bromma flygplats ökat kraftigt beroende på fler flygrörelser och att genomsnittsflygplanet blivit större. Kartläggningen konstaterar dock att det även fortsättningsvis är vägbullret som är det största problemet.

Slutsats: Svenska Bostäder godkänner förvaltningens strategiska bullerkartläggning.

2. Föreslå kommunfullmäktige att anta förslaget till Åtgärdsprogram buller 2014 – 2018 enligt förordningen om omgivningsbuller samt översända antaget program till Naturvårdsverket.

I åtgärdsprogrammet pekas ett antal åtgärder ut, beträffande vad som ska göras samt ansvarig för genomförandet. Det som skulle kunna skapa ytterligare tydlighet och handlingskraft vore att tidssätta avstämningar och prognoser av och åtgärdsprogrammets aktiviteter. Svenska Bostäder håller med förslaget i att Stockholmsmodellen är mycket viktig för att få fram fler bostäder och att det är bra att Stockholmsmodellen även blir formellt antagen för trafikbuller. I bolagets tidigare remissyttrande över delbetänkande av Bullersamordningsutredningen framfördes att

det krävdes lättnader i bullerkraven om det ska vara möjligt att bygga enkelsidiga studentlägenheter utmed stadens gator.

Beträffande industribuller har Svenska Bostäder svarat på en underremiss och håller med åtgärdsprogrammets förslag om att vara mer restriktiv om ljudets karaktär är särskilt störande, exempelvis höga momentana ljud eller om ljudet har en tonal karaktär.

Svenska Bostäder har förståelse för att SLL Trafikförvaltningens och Trafikverkets invändningar, då de riskerar att vid tillsyn få krav i enlighet med miljöbalken. Detta synsätt kan dock i sin förlängning innebära stopp för många av stadens om- och nybyggnadsprojekt. Åtgärdsprogrammets förslag beträffande vägbeläggningar, inomhusnivåer och prioritering beträffande rekreatiomsområden anser bolaget vara riktiga. Åtgärdsprogrammets förslag angående befintliga och nya bullervallar inklusive samordningen och planering av dessa aktiviteter ser vi som bra för staden, både ur teknisk, ekonomisk och miljömässig synvinkel (*bilaga 1; här ej tryckt*).

Familjebostäders remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Familjebostäder delar miljöförvaltnings ansats att nyansera riktvärdena för buller i enlighet med Stockholmsmodellens synsätt. I dagsläget är det emellertid enligt bolagets bedömning, viss risk att vid en överklagan till mark- och miljödomstolen, att domstolen inte tar hänsyn till lokala avsteg då de nationella riktvärdena har en något annan utformning. Det är bolagets förhoppning att Stockholms stads aktiva deltagande i och underlag till arbetet med åtgärdsprogram för nationell nivå ska bidra till en justering av riktvärdena.

Familjebostäder ställer sig positiv till att Stockholmsmodellen för trafikbuller respektive för industribuller, antas som styrande dokument. Önskvärt är att det påbörjas ett arbete med att på nationell nivå ändra gällande krav i enlighet med Stockholmsmodellen. Om inte riktvärdena ändras nationellt finns en viss ekonomisk risk i de bostäder som Familjebostäder och andra bostadsproducenter bygger enligt Stockholmsmodellen. Följden kan bli att bolagen i efterhand kan tvingas bygga om bostäder för att motsvara nationella krav.

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 (*bilaga 2; här ej tryckt*).

Micasas remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Micasa stödjer framlagt förslag som arbetats fram genom en styr- och arbetsgrupp bestående av representanter från miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret, trafikförvaltningen, trafikkontoret och trafikverket.

För Micasa är det positivt att miljöförvaltningen föreslår att trafikkontoret får i uppdrag att ta fram lämpliga åtgärdsförslag för att minska bullernivåer kring befintliga äldreboenden där det uppmätts högre nivåer än riktvärdena.

Generellt gäller för äldreboenden att dessa ska skonas från buller så långt som möjligt. Vård- och omsorgsboenden utgörs endast av enkelsidiga lägenheter och de boende vistas av naturliga skäl dygnet om i sina boenden, vilket gör dem extra utsatta. Redan vid tilldelning av markanvisningar för byggande av nya vård- och omsorgsboenden måste hänsyn tas till vilka bullerstörande faktorer som finns i omgivningen (*bilaga 3; här ej tryckt*).

Stockholms hems remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Stockholms hem ser positivt på att ett nytt åtgärdsprogram för buller nu tagits fram. Det finns fortfarande många bullerutsatta miljöer i Stockholm. Det är främst buller från motorfordon, men också från spårtrafik, som påverkar bolagets hyresgäster. Ambitionen att i första hand åtgärda källan är god. En viktig åtgärd är sänkt hastighet på gator som är utsatta för både buller och partiklar, eftersom en hastighetsminskning är positiv för att förbättra både buller- och luftmiljön.

Bolaget förutsätter att förslaget till åtgärdsprogram inte kommer i konflikt med de förslag som förs fram i Samordnade bullerregler för att underlätta bostadsbyggandet (SOU 2013:57) och som Stockholms hem tidigare har tillstyrkt (*bilaga 4; här ej tryckt*).

Stockholms Hamns remissvar har i huvudsak följande lydelse:

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 kvartersstruktur 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.

I Åtgärdsprogrammet konstateras att ”den ur bullersynpunkt mest intressanta hamnen är Värtahamnen och att den för närvarande har provotidsvillkor för buller”. I detta sammanhang är det intressant att notera att Stockholms Hamnar till mark- och miljöödomstolen ingett en provotidsredovisning 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, m.m., 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 tillåtlig i den äldre fastigheten, men ej tillåtlig 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 (*bilaga 5; här ej tryckt*).

Trafikverket

Trafikverkets yttrande daterat den 29 april 2014 har i huvudsak följande lydelse.

Generella synpunkter

Trafikverket ser positivt på att staden tar fram ett åtgärdsprogram för omgivningsbuller. Det är också positivt att staden har ambitionen att all ny bebyggelse ska ha en god ljudmiljö och att bullerstörningarna ska minska. Åtgärdsprogrammet bör givetvis vara ett viktigt instrument för att åstadkomma detta.

Beskrivning av bullerstörningar i staden

Vad gäller Vägtrafik anges att Vägverket är väghållare för ca 40 km en del av de statliga vägarna inom stadens gränser. Vägverket bör ersättas med Trafikverket. Vad gäller Flygtrafik hänvisas till villkor för tillåten utbredning av flygbullernivåer, hur bullriga flygplan som får använda flygplatsen etc., samt villkor som reglerar Swedavias skyldigheter att bullerisolera bostäder och andra byggnader. I detta sammanhang bör även nämnas det avtal mellan staden och Swedavia som innebär ytterligare begränsningar, t ex avseende antal flygörelser.

Åtgärdsområde Samhällsplanering

För trafikbuller ger programmet uttryck för ambitionen att t ex bullerfrågorna ska komma in tidigt i processen för att hitta goda lösningar och att man genom placering och utformning av byggnader kan förebygga eller begränsa bullerproblem. Staden tar också upp frågan om "Stockholmsmodellen" för trafikbuller vid detaljplanering, och förslaget i programmet är att staden i samband med att åtgärdsprogrammet antas, också formellt antar Stockholmsmodellen för trafikbuller. I arbetet med att ta fram åtgärdsprogrammet har Trafikverket och SLL/Trafikförvaltningen inte delat stadens syn på detta och förslaget ger anledning att återigen påtala hur Trafikverket ser på detta.

Liksom SLL/Trafikförvaltningen ser Trafikverket positivt på förtätning av bebyggelse och bebyggelse av nya bostäder i närheten av kollektivtrafiken. Det kan ibland finnas goda skäl för att överväga lokala avsteg från nationella riktvärden, för att underlätta för Stockholms fortsatta utveckling. Trafikverket anser dock att det är olyckligt att använda denna modell som en princip och det är angeläget att man i möjligaste mån bör finna goda lösningar som ser till att man i bostadsområden och i bostäder, skolor, vårdboenden etc. strävar efter att gå en god boendemiljö som helhet. Undantag från riktvärden bör enligt Trafikverket enbart tillämpas i särskilda fall. Skälet till detta är i första hand att skapa goda miljöer och en god hälsa för stadens

innevånare, men också att Trafikverket som verksamhetsutövare kan riskera avkrävas utredningar och/eller åtgärder för att avhjälpa störningen. Trafikverket har därför en fortsatt restriktiv hållning till avsteg från bullerriktvärdena och anser att avsteg enbart bör tillämpas i undantagsfall.

Trafikverket har redogjort för sin syn på detta i den riktlinje som togs fram år 2012, se http://www.trafikverket.se/PageFiles/85757/Buller_vibrationer_planering_bebyggelse.pdf.

Trafikverket anser att det är angeläget att avsteg för bullerriktlinjer inte innebär en begränsning av verksamheten, och att riksintressenas framtida funktion inte får äventyras. Formuleringarna under avsnittet om Industribuller om att bästa möjliga ljudkvalitet ska eftersträvas bör återfinnas även i avsnittet om trafikbuller.

Industribuller

Liksom SLL/Trafikförvaltningen anser Trafikverket att risken är uppenbar att ev. lokala avsteg kan drabba Trafikverket som verksamhetsutövare i samband med tillsynsärenden, vilket i så fall kan medföra en stor risk för negativ påverkan på trafiken som helhet. Trafikverket anser att det är angeläget att avsteg för bullerriktlinjer inte innebär en begränsning av verksamheten.

Vägbeläggningar

I programmet anges att Trafikverket har som princip att lägga om alla läns- och riksvägar förbi bostadsområden med 11 mm sten. Det är riktigt att vi försöker använda oss av vägbeläggning som ett instrument för att hantera bullerfrågan vid känsliga platser, men en övre stenstorlek på 11 mm kan enbart användas på vägar med mindre trafik och lägre hastighet där slitaget inte är så stort eller där höga partikelhalter kan innebära problem. En asfalbeläggning med övre stenstorlek 11 mm har ca 1 decibels reduktion jämfört med 16 mm. Samtidigt så har den inte lika god slitstyrka mot dubbdäckstrafik och ger ca 20-30 % mer partiklar. Det innebär att en sådan beläggning är mindre lämplig på större trafikleder där miljö kvalitetsnormen för PM10 och PM2,5 kan vara svår att uppnå om slitaget ökar.

f.n. arbetar Trafikverket med att vidareutveckla tvåskiktsbeläggning av dränasfalt. Det nya konceptet som omnämns i programmet tks ha en bättre teknisk livslängd än de som provats tidigare och en större provväg planeras genomföras till sommaren på E4, tpl. Rotebro – tpl. Bredden. Ett annat koncept som har testats i Järfälla på en väg med lite mindre trafik (Skälbyvägen) är en relativt tunn, tät beläggning med stålslagg som ballast och ngt förhöjt hålrum som också kan ge en bullerreduktion om än något mindre.

Rekreatiomsområden

Trafikverket ser positivt på stadens ambition att skydda rekreatiomsområden. Trafikverket har dock i dagsläget inte möjlighet att prioritera denna typ av åtgärder då skydd av bostäder i ett nationellt perspektiv prioriteras före rekreatiomsområden. Som nämns i programmet pågår dock i regionen en kartläggning av lämpliga platser för

överskottsmassor där även rekreationsområden ingår som ev. kan möjliggöra åtgärder även på sådana platser. Trafikverket ska dock alltid pröva möjligheterna att vidta skyddsåtgärder för att skydda även rekreationsområden vid nybyggnad och väsentlig ombyggnad.

Reservationer m.m.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Katarina Luhr m.fl. (MP) och Mikael Magnusson m.fl. (S) enligt följande.

Vi instämmer i stort med förvaltningens tjänsteutlåtande. För ett fortsatt bostadsbyggande krävs ibland speciella åtgärder men även en god kommunikation och samordning mellan olika instanser som t.ex. verksamhetsutövare för kollektivtrafik och andra yrkesutövare som kan generera buller. Generella åtgärder som begränsad trafik och/eller sänkt hastighet ska användas som primära åtgärder både kort- och långsiktigt i betydligt högre utsträckning än vad som föreslås. Vid bullerstörning ska t.ex. en sänkning av hastigheten på en väg prioriteras framför att t.ex. valla in ett hus. Andelen dubbdäck måste minska. Inga undantag av tekniska eller ekonomiska skäl bör göras vid nybyggnation. Fastställda värden ska inte överskridas. Små lägenheter ska alltid byggas mot tyst sida.

Reglerna om maximala ljudnivåer vid fasad och uteplats ska vid nybyggnation inkludera effekter av flyg med innebörden att nybyggnation inte ska ske om föreslagna maxgränser överskrids. Vi anser också att Järvafältet ska inkluderas i prioriterade områden.

Staden bör minska buller i samband med tillfälliga aktiviteter som byggprojekt genom att informera såväl aktörer som boenden om tydliga krav på t.ex. tider för bullerstörande verksamhet. Staden behöver också ta fram bättre information till allmänheten om dels vilka krav som staden ställer på bulleralstrande verksamhet, dels hur man kan vända sig till staden för att rapportera tillfälliga störningar som byggverksamhet utanför reglerade tider eller larmar som tjuvar högt under längre tid, dels hur staden har följt upp klagomålen.

Exploateringsnämnden

Reservation anfördes av Åke Askensten m.fl. (MP) enligt följande.

1. Att i stort bifalla kontorets förslag.
2. Att konstatera att för att komma tillrätta med de allvarigaste bullerstörningarna i Stockholm måste flygtrafiken på Bromma flygplats upphöra

En omfattande forskning finns rörande bullrets inverkan på vår hälsa. Entydiga resultat visar att exempelvis barn som utsätts buller (även lågfrekvent) får sämre kognitiv förmåga och andra hälsoproblem såsom stress. "Helt nya rön, har vi kunnat bekräfta

att människor som är utsatta för kraftigt flygbuller löper ökad risk att drabbas av högt blodtryck" (Prof. Göran Pershagen, KI). Nyligen publicerades en brittisk studie som visar att risken för stroke ökar markant för personer som utsätts för flygbuller.

Kontoret konstaterar att antalet exponerade för flygbuller har ökat i anslutning till Bromma flygplats beroende på befolkningsökning och att flygtrafiken har ökat (som planeras att öka än mer). Till detta har tillkommit sedan några år att även flygtrafiken till/från Arlanda bullerstör stora delar av Västerort orsakad av den "gröna inflygningen" som sker på låg höjd när det råder nordliga vindar. Sammantaget har således det skadliga bullret och till detta kommer de cancerogena gaserna från flygtrafiken som sprids över stora bostadsområden och skolor (i Västerort och innerstaden såsom Kungsholmen och Södermalm).

Kontoret konstaterar vidare att staden i första hand ska prioritera åtgärder vid bullerkällan (och inte enbart försöka lindra symptomen). På Bromma flygplats görs en del investeringar för att mildra bullret från själva flygplatsen. Det sägs att de större nya flygplanen ska vara "miljövänligare", underförstått mindre mängd avgaser (mätt per passagerare?) och mindre buller. Det skadliga bullret lär dock snarare öka i och med den ökning av trafiken som prognostiseras och planeras för.

De absolut viktigaste faktiska åtgärden för att drastiskt minska bullrets hälsovådliga påverkan på tiotusentals stockholmare är en nedläggning av flygtrafiken på Bromma flygplats.

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Maria Östberg Svanellind m.fl. (S) enligt följande.

Idag kommer ofta buller i konflikt med ökat bostadsbyggande. Behovet av nya bostäder är stort. Samtidigt är det oerhört viktigt att inte göra avkall på stockholmarnas hälsa. Det är därför välkommet att staden nu tar fram ett åtgärdsprogram för omgivningsbuller i kommunen samtidigt som förekomsten av buller kartläggs. Vi anser, liksom stadsbyggnads- och exploateringskontoret, att de insatser som föreslås är i huvudsak positiva och uppmuntrar staden att fortsätta arbetet med att testa nya metoder och lösningar för att hantera buller samtidigt som Stockholm kan fortsätta att växa och utvecklas.

Särskilt uttalande gjordes av Clara Lindblom (V) enligt följande.

Vänsterpartiet ser med oro på att det byggs i alltmer bullerutsatta områden där dålig luftkvalitet klart överstiger vad som är en god livsmiljö. Vi vill se ett förtätat Stockholm och värna de gröna kilarna samt de s.k. gröna halsbanden, som är ett uttryck för viktiga skogs- och grönområden i bostädernas närhet. Vi vet idag att buller orsakar hjärt- och kärlsjukdomar samt störd sömn, vilket ytterligare ökar risken för ohälsa. Partiklar och dålig luftkvalitet skapar också stora ohälsoproblem och

sjukdomstillstånd. Många bostäder, arbetsplatser, skolor och förskolor ligger idag utifrån buller och luftkvalitets aspekter i ohälsosamma lägen.

Staden måste i större utsträckning än vad som föreslås ta initiativ till att t.ex. begränsa trafiken, sträva efter 30 visionen, att få bort dubbdäcken, att vid nybyggnation kräva smarta lösningar mot buller redan vid projekteringen. Vi anser också att staden måste bli bättre på att informerar medborgarna om vilka buller nivåer som gäller inom dygnets tider och hur staden arbetar för att leva upp till detta.

Vi är också bekymrade över att den moderatledda alliansen i Stockholms stad envisas med att behålla Bromma flygplats. Flygplatsen utgör en stor bullerkälla och borde omedelbart läggas ned vilket skulle frigöra stora ytor för bostadsbyggande samtidigt som många bostadsområden som idag är buller störda av Brommaflyget skulle få en mycket bättre boendemiljö.

Fastighetsnämnden

Särskilt uttalande gjordes av Ewa Larsson m.fl. (MP) enligt följande.

För ett fortsatt bostadsbyggande krävs ibland speciella åtgärder men även en god kommunikation och samordning mellan olika instanser som t.ex. verksamhetsutövare för kollektivtrafik och andra yrkesutövare som kan generera buller.

Generella åtgärder som begränsad trafik och/eller sänkt hastighet ska användas som primära åtgärder både kort- och långsiktigt i betydligt högre utsträckning än vad som föreslås. Vid bullerstörning ska t.ex. en sänkning av hastigheten på en väg prioriteras framför att t.ex. valla in ett hus. Andelen dubbdäck måste minska.

Inga undantag av tekniska eller ekonomiska skäl bör göras vid nybyggnation. Fastställda värden ska inte överskridas. Små lägenheter ska alltid byggas mot tyst sida.

Reglerna om maximala ljudnivåer vid fasad och uteplats ska vid nybyggnation inkludera effekter av flyg med innebörden att nybyggnation inte ska ske om föreslagna maxgränser överskrids. Maxbullernivåer för flyg ska redovisas och åtgärder ska vidtas där dessa överskrids.

Staden bör minska buller i samband med tillfälliga aktiviteter som byggprojekt genom att informera såväl aktörer som boenden om tydliga krav på t.ex. tider för bullerstörande verksamhet. Staden behöver också ta fram bättre information till allmänheten om dels vilka krav som staden ställer på bulleralstrande verksamhet, dels hur man kan vända sig till staden för att rapportera tillfälliga störningar som byggverksamhet utanför reglerade tider eller larmar som tjuver högt under längre tid, dels hur staden har följt upp klagomålen.

Särskilt uttalande gjordes av Martin Engman m.fl. (S) och Sebastian Wiklund (V) enligt följande.

Det pågår flera diskussioner om buller i en växande stad. Dokumentet som avhandlas i ärendet är bra och nödvändigt för att vi ska kunna hantera buller på bästa sätt. Den borgerliga alliansen väljer däremot så gott som aldrig att tala om bullerkällan. Alla källor kan vi inte göra något åt, det låter och väsnas i en stad där vi är många som delar på en mindre yta. Däremot finns flera möjligheter att minska den värsta bullerkällan av dem alla, bilarna. Vi har alla möjligheter att göra om Stockholm så att fler väljer kollektiva färdmedel, cyklar eller går. Detta diskuteras delvis i Framkomlighetsstrategin men det är reserverat för innerstan, där bullret ska flyttas ut till ytterstaden. Det blir djupt orättvist mot ytterstaden. Lika så kan vi välja att ta bort Bromma flygplats och på så sätt bli av med flygbuller som så kraftigt påverkar byggandet och miljön i Stockholm. Det hade varit önskvärt att för omväxlingsskull också diskutera bullerkällan när det så uppenbart finns effektivare alternativ att satsa på.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Katarina Luhr m.fl. (MP) och Mikael Magnusson m.fl. (S) enligt följande.

Vi instämmer i stort med förvaltningens tjänsteutlåtande. För ett fortsatt bostadsbyggande krävs ibland speciella åtgärder men även en god kommunikation och samordning mellan olika instanser som t.ex. verksamhetsutövare för kollektivtrafik och andra yrkesutövare som kan generera buller. Generella åtgärder som begränsad trafik och/eller sänkt hastighet ska användas som primära åtgärder både kort- och långsiktigt i betydligt högre utsträckning än vad som föreslås. Vid bullerstörning ska t.ex. en sänkning av hastigheten på en väg prioriteras framför att t.ex. valla in ett hus. Andelen dubbdäck måste minska. Inga undantag av tekniska eller ekonomiska skäl bör göras vid nybyggnation. Fastställda värden ska inte överskridas. Små lägenheter ska alltid byggas mot tyst sida.

Reglerna om maximala ljudnivåer vid fasad och uteplats ska vid nybyggnation inkludera effekter av flyg med innebörden att nybyggnation inte ska ske om föreslagna maxgränser överskrids. Vi anser också att Järvafältet ska inkluderas i prioriterade områden.

Staden bör minska buller i samband med tillfälliga aktiviteter som byggprojekt genom att informera såväl aktörer som boenden om tydliga krav på t.ex. tider för buller störande verksamhet. Staden behöver också ta fram bättre information till allmänheten om dels vilka krav som staden ställer på bulleralstrande verksamhet, dels hur man kan vända sig till staden för att rapportera tillfälliga störningar som byggverksamhet

utanför reglerade tider eller larmar som tjuver högt under längre tid, dels hur staden har följt upp klagomålen.

Stadsbyggnadsnämnden

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Maria Östberg Svanelind m.fl. (S) enligt följande.

Idag kommer ofta buller i konflikt med ökat bostadsbyggande. Behovet av nya bostäder är stort. Samtidigt är det oerhört viktigt att inte göra avkall på stockholmarnas hälsa. Det är därför välkommet att staden nu tar fram ett åtgärdsprogram för omgivningsbuller i kommunen samtidigt som förekomsten av buller kartläggs. Vi anser, liksom stadsbyggnads- och exploateringskontoret, att de insatser som föreslås är i huvudsak positiva och uppmuntrar staden att fortsätta arbetet med att testa nya metoder och lösningar för att hantera buller samtidigt som Stockholm kan fortsätta att växa och utvecklas.

Särskilt uttalande gjordes av Maria Hannäs (V) enligt följande.

Vänsterpartiet ser med oro på att det byggs i alltmer bullerutsatta områden där dålig luftkvalitet klart överstiger vad som är en god livsmiljö. Vi vill se ett förtätat Stockholm men värna de gröna kilarna samt de s.k. gröna halsbanden, som är ett uttryck för viktiga skogs- och grönområden i bostädernas närhet. Vi vet idag att buller orsakar hjärt- och kärlsjukdomar samt störd sömn, vilket ytterligare ökar risken för ohälsa. Partiklar och dålig luftkvalitet skapar också stora ohälsoproblem och sjukdomstillstånd. Många bostäder, arbetsplatser, skolor och förskolor ligger idag utifrån buller och luftkvalitets aspekter i ohälsosamma lägen.

Det pågår flera diskussioner om buller i en växande stad. Dokumentet som avhandlas i ärendet är bra och nödvändigt för att vi ska kunna hantera befintligt buller på bästa sätt. Det är däremot djupt olyckligt att den borgerliga alliansen väljer att så gott som aldrig tala om bullerkällan. Alla källor kan vi inte göra något åt, det låter och väsnas i en stad där vi är många som delar på en mindre yta. Däremot finns flera möjligheter att minska den värsta bullerkällan av dem alla, bilarna. Vi har alla möjligheter att göra om Stockholm så att fler väljer kollektiva färdmedel, cyklar eller går. Detta diskuteras delvis i Framkomlighetsstrategin men det är reserverat för innerstan, där bullret ska flyttas ut till ytterstaden. Det blir djupt orättvist mot ytterstaden. Lika så kan vi välja att ta bort Bromma flygplats och på så sätt bli av med flygbuller som så kraftigt påverkar byggandet och miljön i Stockholm. Det hade varit önskvärt att för omväxlings skull också diskutera bullerkällan när det så uppenbart finns effektivare alternativ att satsa på.

Trafik- och renhållningsnämnden

Särskilt uttalande gjordes av vice ordföranden Daniel Helldén m.fl. (MP) enligt följande.

Vi instämmer i stort med förvaltningens tjänsteutlåtande. För ett fortsatt bostadsbyggande krävs ibland speciella åtgärder men även en god kommunikation och samordning mellan olika instanser som t.ex. verksamhetsutövare för kollektivtrafik och andra yrkesutövare som kan generera buller.

Generella åtgärder som begränsad trafik och/eller sänkt hastighet ska användas som primära åtgärder både kort- och långsiktigt i betydligt högre utsträckning än vad som föreslås. Vid bullerstörning ska t.ex. en sänkning av hastigheten på en väg prioriteras framför att t.ex. valla in ett hus. Andelen dubbdäck måste minska.

Inga undantag av tekniska eller ekonomiska skäl bör göras vid nybyggnation. Fastställda värden ska inte överskridas. Små lägenheter ska alltid byggas mot tyst sida. Reglerna om maximala ljudnivåer vid fasad och uteplats ska vid nybyggnation inkludera effekter av flyg med innebörden att nybyggnation inte ska ske om föreslagna maxgränser överskrids. Maxbullernivåer för flyg ska redovisas och åtgärder ska vidtas där dessa överskrids.

Vi anser också att Järvafältet ska inkluderas i prioriterade områden. Staden bör minska buller i samband med tillfälliga aktiviteter som byggprojekt genom att informera såväl aktörer som boenden om tydliga krav på t.ex. tider för bullerstörande verksamhet. Staden behöver också ta fram bättre information till allmänheten om dels vilka krav som staden ställer på bulleralstrande verksamhet, dels hur man kan vända sig till staden för att rapportera tillfälliga störningar som byggverksamhet utanför reglerade tider eller larmar som tjuvar högt under längre tid, dels hur staden har följt upp klagomålen.

En bullerkälla som ökat kraftigt, är motorcyklar med icke-godkänd ljuddämpare. Här krävs att bullret åtgärdas vid källan. Det har många gånger hänvisats till att det är polisens sak att kontrollera felaktiga fordon. Men eftersom polisen saknar resurser att beivra den typen av brott, så behövs nya metoder. Ett förslag är att införa en motsvarighet till fartkameror, som istället mäter fordonets ljudnivå.

Den viktigaste enskilda åtgärden för att drastiskt minska bullrets hälsovådliga påverkan på tiotusentals stockholmare är en nedläggning av flygtrafiken på Bromma flygplats.

Särskilt uttalande gjordes av Tobias Johansson (V) enligt följande.

Vänsterpartiet ser med oro på att det byggs i alltmer bullerutsatta områden där dålig luftkvalitet klart överstiger vad som är en god livsmiljö. Vi vill se ett förtätat Stockholm och värna de gröna kilarna samt de s.k. gröna halsbanden, som är ett uttryck för viktiga skogs- och grönområden i bostädernas närhet. Vi vet idag att buller

orsakar hjärt- och kärlsjukdomar samt störd sömn, vilket ytterligare ökar risken för ohälsa. Partiklar och dålig luftkvalitet skapar också stora ohälsoproblem och sjukdomstillstånd. Många bostäder, arbetsplatser, skolor och förskolor ligger idag utifrån buller och luftkvalitets aspekter i ohälsosamma lägen.

Vi instämmer i förvaltningens uttalande men anser att staden i större utsträckning än vad som föreslås tar initiativ till att t.ex. begränsa trafiken, sträva efter 30 visionen, att få bort dubbdäcken, att vid nybyggnation kräva smarta lösningar mot buller redan vid projekteringen. Vi anser också att staden måste bli bättre på att informerar medborgarna om vilka buller nivåer som gäller inom dygnets tider och hur staden arbetar för att leva upp till detta.