

Innehållsförteckning

2	Svarande remissinstanser
3	Förkortningar
3	Samliga synpunkter
4	Generella synpunkter
6	Allmänt om åtgärder
7	Fysisk planering
8	Formella krav, struktur
9	Flygtrafik
10	Detaljsynpunkter geografiskt
11	Förslag till detaljkompletteringar
12	Förslag till övriga kompletteringar
13	Ej bostäder: Skolor, förskolor, rekreativsområden m m
15	Moped, motorcyklar

Remissinstanser som svarat

Statliga myndigheter

Barverket
Luftfartsverket
Länsstyrelsen i Stockholms Län
Naturvårdsverket
Polismyndigheten i Stockholms Län
Socialstyrelsen
Vägverket
Vägverket (Lars Dahlbom)

Förvaltningar inom staden

Trafikkontoret
Stadsbyggnadskontoret
Exploateringskontoret

Stadsdelsförvaltningar

Bromma
Enskede - Årsta
Farsta
Hägersten - Lilljeholmen
Hässelby - Vällingby
Kungsholmen
Norrmalm
Skarpnäck
Skärholmen
Södermalm
Årsvjö
Östermalm

Övriga

Stockholms Läns Landsting, inkl RTK, FORUM,
Centrum för folkhälso, SL
Gröna Bilister
Handikapprådet
Skönhetsrådet

Totalt 25 inkomna remissvar

Ej svarat

SDF Rinkeby – Kista
SDF Spånga – Tensta
Stockholm Parkering
Boverket
Fastighetsägarna i Stockholm
Hyresgästföreningen i Stockholm
Naturskyddsföreningen i Stockholms Län
Kommunförbundet Stockholms Län
Regionplane- och Trafikkontoret
Stockholms Universitet, Psyk inst
Miljöförbundet

Förklaring till förkortningar som används i remissammanställningen

ÅP = Åtgärdsprogrammet

VV = Vägverket

MKN = Miljökvalitetsnorm

PBL = Plan och bygglagen

MB = Miljöbalken

Tk = Trafikkontoret

Mf = Miljöförvaltningen

Sof = Stadsdelsförvaltning

RTK = Regionplane- och trafikkontoret

SBK = Stadsbyggnadskontoret

KF = Kommunfullmäktige

Generella synpunkter

Avsändare	Sympunkter
Banverket	Strategin som föreslås överensstämmer med BV syn på hur bullerproblemen bör hanteras.
Lufftarts- verket	Inga synpunkter.
Social- styrelsen	Ett bra och viktigt dokument för det strategiska arbetet med buller.
Vägverket	AP beskrivs utan närmare definition av åtgärder, omfattning och kostnader. Vad programmet ger för resultat är då för oklart. VV förstår denna försiktiga hållning, eftersom förutsättningarna för programmet är oklara.
Vägverket	Strategin som föreslås är praktisk och liknar den som VV tillämpar.
Trafik- kontoret	Hänvisar dels till att kontoret ingått i styrgruppen, dels till att de som ansvarig våghällare är ansvarig för att ta fram ett nytt åtgärdsprogram för det kommunala vägnätet under 2008. I det programmet kommer inomhusnivåerna ha en fortsatt viktig roll, samt åtgärder riktade mot källan vilket i sammanhanget kan peka på tung trafik, liksom val av däck och vägbeläggningar.
Stads- byggnads- kontoret	Har deltagit i arbetet och har i huvudsak inga invändningar.
SDF	SDF instämmer i huvudsak med de förslag som framförs i remissen och anser att det är positivt att bullerfrågorna nu ges ökad uppmärksamhet.
Bromma	Instämmer i att det är viktigt med en bättre samordning mellan berörda aktörer och att gemensamma metoder utvecklas för att arbetet ska bli mer effektivt.
SDF	Sdf vill betona vikten av att Tk's och Mf's roller i ett nytt åtgärdsprogram tydliggörs liksom hur nödvändiga bulleråtgärder ska finansieras.
Enskede - Årsta	Förvaltningsnämnden ser arbetet med att aktivt minska bullerstörningarna som mycket positivt. Det väl genomtänkta förslaget till AP och det breda samarbetet ger goda förutsättningar i det arbetet.
SDF/SDN	
Hägersten- Lilje- holmen	
SDF	Det är bra att bullerproblemens stora omfattning i Stockholm tydliggörs.
Norrmalm	
Östermalm	
Kungs- holmen	

Avsändare	Sympunkter
SDF	Anser att det är bra att inriktningen är fokuserad på att begränsa bullret vid källan samtidigt som det innehåller fortsatta satsningar på skyddsåtgärder för att begränsa bullret inomhus. I övrigt inga synpunkter.
Skarpnäck	
SDF	Mycket positivt att förslaget till AP skickas ut på remiss. I programmet anges bl a att stadens målsättning vad gäller riktade skyddsåtgärder måste tydliggöras och fastställas, en uppfattning som SDF delar.
Skärholmen	
SDF	Förslaget är bra med många intressanta åtgärder som kan leda till minskat buller i staden.
Södermalin	
SDF	Meddelar att man avstår från att lämna synpunkter.
Ålvsjö	
Stockholms Läns Landsting	Landstingsrådsberedningen/landstingsstyrelsens förvaltning: Angeläget att omgivningsbuller begränsas samtidigt som infrastrukturen byggs ut och bostadsbyggandet fortsätter i takt med befolkningsillväxten. Det måste vara en utgångspunkt för AP.
Stockholms Läns Landsting	Landstingsrådsberedningen/landstingsstyrelsen: Det är viktigt att AP tar en ansats att på sikt övergå till att vidta åtgärder som begränsar bullret vid källan. Bra att AP legts fram i bred samverkan med bl a SL.
Skönhetsrådet	När man diskuterar den samhällsekonomiska lönsamheten i val av bullerdämpande åtgärder bör även kostnader för förslag till bebyggelse som utgår av bullerskäl och diskussioner om folkhälsa räknas in. Det bör redan nu alltså vara lönsamt med ett annat förhållningssätt.

Allmänt om åtgärder

Avsändare	Synpunkter
Banverket	De åtgärder som BV förutsätts genomföra enligt AP överensstämmer med de åtgärder som redovisas i förslag till revidering av den långsiktiga planen för bantällning 2004-2015, framtidsplanen, som lämnades till regeringen juni 2007. BV vill uppmärksamma Stockholms stad på att regeringen ännu inte fattat beslut om förslaget. BV's planer gäller under förutsättning att medel beviljas, vilket även framgår av AP.
Banverket	BV anser att bullerskyddsåtgärder som planeras för befintliga miljöer ska prioriteras med utgångspunkt från samhälls-ekonomisk effektivitet och framför allt vidtas i de mest bullerstörda miljöerna.
SDF	Bland möjliga åtgärder längs det befintliga vägnätet vill vi särskilt framhålla bullerplank och tystare asfalt.
Bromma	
SDF	Instämmer i att det är angeläget att det tydliggörs vilken målsättning som ska gälla under programperioden avseende riktade skyddsåtgärder.
Enskede - Årsta	
SDF	Enligt SDF bör tysta vägbeläggningar ges hög prioritet inte minst i samband med nybyggnation av bostäder i bullerexponerade lägen. En långsiktig planering för införande av tyst vägbeläggning bör avspeglas i stadens budget.
Norrmalm Östermalm Kungs-holmen	
SDF	I enlighet med förslaget anser SDF att begränsningen av buller på sikt bör ske vid källan. Satsningar på tyst asfalt är intressant. Det är viktigt att främja kollektivresor, cykel och gång då det inte bara begränsar buller, utan även är positivt ur miljösynpunkt.
Söder-malm	
SDN	Övertäcka gator, avveckla Bromma flygplats, begränsa dubbdäcksanvändningen, utökad kollektivtrafik, den planerade Östra Länken förvärrar trafiksituationen i innerstaden mm.
Söder-malm	

Fysisk planering

Avsändare	Synpunkter
Banverket	BV vill påtala vikten av att kommunen tar hänsyn till nuvarande och framtida trafikbullernivåer vid planering av nya bostäder. Vid planeringen måste även beaktas framtida troliga trafikförändringar.
Naturvårdsverket	Under rubriken Fysisk planering beskrivs strategin Bygg staden inåt. NV anser att konflikten mellan behovet av att förlåta staden och samtidigt bygga en ur hälsosynpunkt hållbar bostadsmiljö inte är rätt beskriven i AP. Enligt AP erhålls en god ljudmiljö då minst hälften av boningsrummen i varje lägenhet får högst 55 dBA utanför fönster. NV delar inte den uppfattningen och inte heller att en god nattsöm säkras med principen att ljudnivån aldrig ska överskrida 30 resp 45 dBA inomhus i nyproduktion. Enligt NV behövs också en övre gräns för ljudnivån på den bullerutsatta sidan.
Naturvårdsverket	I projektet Trafikbuller och planering som man refererar till i AP framhålls vikten av en tyst gård, tyst entre och många rum mot tyst sida. Även betydelsen av att använda ljudklass A eller B i bullriga lägen. NV ser det som förväntande att ingen av dessa kompensationsåtgärder återges i avsnitten om fysisk planering. Endast avstegsfall B återges i AP som Stockholms stads krav vid ny- och ombyggnad. NV anser att det även finns anledning att återge avstegsfall A.
Naturvårdsverket	Tillgången till tyst sida som redovisats i bullerkartläggningen i Stockholm nämns över huvud taget inte i AP. I länsstyrelsens vägledning (och i Trafikbuller och planering) används "mindre bullrig sida med nivåer betydligt lägre än 55 dBA", men inte heller detta begrepp tas upp.
Socialstyrelsen	Socialstyrelsen har avvikande mening vad gäller delar av strategin för nybebyggelse i staden. Vi har klargjort våra synpunkter i remissvar på Boverkets allmänna råd, (hänvisning).
SDN Bromma	Särskilt uttalande: (m) och (fp) – Fel att tillåta nybyggnation vid huvudgator där det redan före färdigställandet står klart att bullerplank måste uppföras för att gränsvärdena för buller ska kunna hållas. Problemet bör undvikas genom att i första hand undvika att bygga i sådana lägen, i andra hand genom isolering av fönster och fasader, i tredje hand genom att bullerplanen där så är möjligt görs transparenta. Ett slentrianmässigt användande av bullerplank där de inte är absolut nödvändiga skulle leda till stora negativa konsekvenser.
Stockholms Läns Landsting	(s) och (mp) – Mycket otillfredsställande att Brommas största källa till buller, Bromma Flygplats, tillåts en fortsatt verksamhet. En effektiv bullerreduering för Brommas del börjar med att vi lägger ner flygplatsen. Landstingsstyrelsens förvaltning: Inriktningen i arbetet med en ny regional utvecklingsplan är att bygga en tätare stad i linje med Stockholms ÖP och visionen Stockholm 2030. Ett flertal åtgärder medverkar till att uppnå den låta staden och samtidigt minska omgivningsbullret, t ex trafikleder i tunnlar eller skärmande ny bebyggelse. (Som ex från RUFJS 2001 ges Norra Länken och Åvsjövägen). Dessutom diskuteras flyttning av hamn- och terminalverksamheter, som minskar den tunga trafiken.
Stockholms Läns Landsting	Landstingsstyrelsens förvaltning: Med väl genomförd avvägning kan man bygga bostäder med god ljudmiljö även i bullerutsatta miljöer. Det kan även innebära att mer vägtrafik ökar bullernivåerna på redan utsatta platser. Det är därför viktigt att AP, förutom en minskning av befintligt buller, förhindrar att nya bullerproblem byggs in i samhället. Åtgärder för att minska buller bör utformas så att de inte försämrar luftkvaliteten. Krav på begränsning av buller från fordon kan vara lämpliga.

Avsändare	Sympunkter
<p>Skönhetsrådet</p> <p>Rådet konstaterar att skydd mot buller påverkar nya planerad bebyggelse på ett sådant sätt som gör att stadsplanerings- och program som kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Under vissa förutsättningar inbegriper det bl a åtgärdsprogram enligt 5 kap MB. Någon sådan bedömning finns inte redovisad. Under olika rubriker finns dock bedömningar gjorda, varför en samlad miljöbedömning bör kunna sammanställas i det slutliga AP.</p> <p>I den sammanfattning av AP som ingår i rapporteringen till NV bör strukturen följa de anvisningar som ges i 12 § förordningen.</p> <p>AP bör ha en sammanfattande lista över de aktiviteter som kommer att följas upp i uppföljningen och utvärderingarna av programmet.</p> <p>VV anser att det är oklart hur bindande AP är för ingående parter. Det beror bl a på om programmet upptattas vara till för att uppfylla en MKN eller ej. VV uppfattning är att det inte finns någon egentlig MKN och att AP därför inte är rättsligt bindande. Det finns endast ett mål att sträva efter. Det är osäkert om förslaget anser att AP är rättsligt bindande eller inte. Det vore värdefullt om Stockholms stad klargör sin syn på AP rättsliga status. AP kan göras tydligare om programmet rättsliga status klargörs.</p> <p>De regleringar som idag finns inom trafikmiljöområdet riktade till den lokala nivån, är i många fall alltför sektoriella och därmed riskerar att leda till snäva tankemönster och suboptimeringar. Vidare kan på principiella grunder föras på talan i vilken utsträckning denna typ av konfliktydda, långgående och kostsamma regleringar bör övervägas från EU- och nationellstatlig nivå till kommunerna att lösa, utan att resurser ställs till förfogande. SBK inser att denna mer principiella fråga inte kan hanteras i det nu aktuella ärendet men skulle gärna se att staden vid lämpligt tillfälle kan föra frågan på tal. T ex behovet att finna vägar mot mindre miljö- och hälsobelastande transport- och trafiklösningar samt mer källrelaterade åtgärder.</p> <p>Kontoret tillstyrker förslaget till AP men har några kommentarer som närmast rör utformningen av förordningen, enligt nedan.</p>	<p>Rådet konstaterar att skydd mot buller påverkar nya planerad bebyggelse på ett sådant sätt som gör att stadsplanerings- och program som kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Under vissa förutsättningar inbegriper det bl a åtgärdsprogram enligt 5 kap MB. Någon sådan bedömning finns inte redovisad. Under olika rubriker finns dock bedömningar gjorda, varför en samlad miljöbedömning bör kunna sammanställas i det slutliga AP.</p> <p>I den sammanfattning av AP som ingår i rapporteringen till NV bör strukturen följa de anvisningar som ges i 12 § förordningen.</p> <p>AP bör ha en sammanfattande lista över de aktiviteter som kommer att följas upp i uppföljningen och utvärderingarna av programmet.</p> <p>VV anser att det är oklart hur bindande AP är för ingående parter. Det beror bl a på om programmet upptattas vara till för att uppfylla en MKN eller ej. VV uppfattning är att det inte finns någon egentlig MKN och att AP därför inte är rättsligt bindande. Det finns endast ett mål att sträva efter. Det är osäkert om förslaget anser att AP är rättsligt bindande eller inte. Det vore värdefullt om Stockholms stad klargör sin syn på AP rättsliga status. AP kan göras tydligare om programmet rättsliga status klargörs.</p> <p>De regleringar som idag finns inom trafikmiljöområdet riktade till den lokala nivån, är i många fall alltför sektoriella och därmed riskerar att leda till snäva tankemönster och suboptimeringar. Vidare kan på principiella grunder föras på talan i vilken utsträckning denna typ av konfliktydda, långgående och kostsamma regleringar bör övervägas från EU- och nationellstatlig nivå till kommunerna att lösa, utan att resurser ställs till förfogande. SBK inser att denna mer principiella fråga inte kan hanteras i det nu aktuella ärendet men skulle gärna se att staden vid lämpligt tillfälle kan föra frågan på tal. T ex behovet att finna vägar mot mindre miljö- och hälsobelastande transport- och trafiklösningar samt mer källrelaterade åtgärder.</p> <p>Kontoret tillstyrker förslaget till AP men har några kommentarer som närmast rör utformningen av förordningen, enligt nedan.</p>

Formella krav, struktur

<p>Avsändare</p> <p>Länsstyrelsen</p>	<p>Sympunkter</p>
<p>Naturvårdsverket</p>	<p>Let efterlyser en beskrivning av processen för genomförandet. Vilka beslut behöver tas på vägen? Vilken samordning krävs mellan trafikverken, SL och staden? En beskrivning av AP's genomförande ska vara med enligt förordningen. 12§ punkt 9.</p>
<p>Naturvårdsverket</p>	<p>Enligt 6 kap 11§ MB och förordningen (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar krävs miljöbedömningar av planer och program som kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Under vissa förutsättningar inbegriper det bl a åtgärdsprogram enligt 5 kap MB. Någon sådan bedömning finns inte redovisad. Under olika rubriker finns dock bedömningar gjorda, varför en samlad miljöbedömning bör kunna sammanställas i det slutliga AP.</p>
<p>Naturvårdsverket</p>	<p>I den sammanfattning av AP som ingår i rapporteringen till NV bör strukturen följa de anvisningar som ges i 12 § förordningen.</p>
<p>Socialstyrelsen</p>	<p>AP bör ha en sammanfattande lista över de aktiviteter som kommer att följas upp i uppföljningen och utvärderingarna av programmet.</p>
<p>Vägverket</p>	<p>VV anser att det är oklart hur bindande AP är för ingående parter. Det beror bl a på om programmet upptattas vara till för att uppfylla en MKN eller ej. VV uppfattning är att det inte finns någon egentlig MKN och att AP därför inte är rättsligt bindande. Det finns endast ett mål att sträva efter. Det är osäkert om förslaget anser att AP är rättsligt bindande eller inte. Det vore värdefullt om Stockholms stad klargör sin syn på AP rättsliga status. AP kan göras tydligare om programmet rättsliga status klargörs.</p>
<p>Stadsbyggnadskontoret</p>	<p>De regleringar som idag finns inom trafikmiljöområdet riktade till den lokala nivån, är i många fall alltför sektoriella och därmed riskerar att leda till snäva tankemönster och suboptimeringar. Vidare kan på principiella grunder föras på talan i vilken utsträckning denna typ av konfliktydda, långgående och kostsamma regleringar bör övervägas från EU- och nationellstatlig nivå till kommunerna att lösa, utan att resurser ställs till förfogande. SBK inser att denna mer principiella fråga inte kan hanteras i det nu aktuella ärendet men skulle gärna se att staden vid lämpligt tillfälle kan föra frågan på tal. T ex behovet att finna vägar mot mindre miljö- och hälsobelastande transport- och trafiklösningar samt mer källrelaterade åtgärder.</p>
<p>Exploaterings-</p>	<p>Kontoret tillstyrker förslaget till AP men har några kommentarer som närmast rör utformningen av förordningen, enligt nedan.</p>

Avsändare kontoret	Synpunkter
Exploateringskontoret	Kopplingen mellan förordningen och 5 kap MB är inte särskilt lyckad, genom den omfattande och breda tillämpning som 5 kap MB fått i lagtexten. Vi befarar stor osäkerhet vid tillämpning. Innehåller förordningen ytterligare krav som går längre än och innehåller ytterligare åtaganden än vad som stadgas i EU-direktivet. En sådan utvärdering bör redovisas när förslaget redovisas för KF. Förordningen har inte remitterats till Stockholm (eller andra kommuner). Det är anmärkningsvärt då det i 7 § framgår att kommunen ska ansvara för bullerkartläggning för de statliga trafikverkens ansvarsområden inom kommunen. Detta är inte acceptabelt och staden bör kraftfullt påtala detta och framhålla att ekonomisk reglering av kommunernas merkostnader måste ske.
Exploateringskontoret	ÅP rättliga status är oklar särskilt vad gäller frågan om ansvar för genomförande av åtgärder. Ansvaret för bullerspridningen är fördelat på ett stort antal aktörer. Hur är det tänkt att ÅP ska hantera genomförande av åtgärder inom dessa olika områden? Särskilt som åtgärderna ofta är reglerade genom beslut enligt MB eller PBL eller styrs av politiska beslut om medelstilleddning. Således finns redan väl fungerande rättssystem och program både inom kommuner och andra YU som säkerställer att bullerfrågorna hanteras på ett bra sätt. Man får intrycket att förordningen främst är ägnad att skapa ytterligare byråkrati och förvirring inom miljöområdet.
Exploateringskontoret	Det bedöms inte motiverat att som förslaget anger göra en årlig uppföljning av ÅP till KF. Det torde vara tillräckligt att följa förordningens krav att uppföljning och revidering ska ske vart femte år. Det torde vara tillräckligt att trafikuhudmännen årligen redovisar till MF vilka åtgärder som vidtagits. Sammansättning och ÅP kan ske vart femte år.

Flygtrafik

Avsändare	Synpunkter
SDF Bromma	Ett förlångt avtal med Bromma Flygplats innebär förutsättningar för investeringar med lång avskrivningstid. Större krav på moderna och miljöanpassade flygplan med låga buller- och utsläppsnivåer kan då ställas. Vi anser det angeläget att staden tar initiativ till att, så långt det är möjligt, anpassa flygplatsen så att dess miljöpåverkan för de kringboende minimeras.
SDN Bromma	Särskilt uttalande: (s) och (v) och (mp) – Mycket ofluffredsställande att Brommas största källa till buller, Bromma Flygplats, tillåts en fortsatt verksamhet. En effektiv bullerreducering för Brommas del börjar med att vi lägger ner flygplatsen.
SDF Hässelby - Vällingby	Uppgifterna om antalet exponerade av höga bullernivåer från flyget (4000 personer) på sidan 12, ger en inte helt rättvisande bild eftersom allt flygbuller är koncentrerat till start och landning då det bullrar mycket. Att stadsdelen störs av flygbuller har inte uppmärksammas tillräckligt av stadens centrala förvaltningar.
SDF Hässelby - Vällingby	Staden bör vara tydlig och pårivande i sin roll som markägare för Bromma flygplats för att minska effekterna av flygbullret. SDF föreslår att startavgifterna bör gå till att åtgärda bostäder som störs av flygbullret från Bromma. Det skulle staden kunna göra oavsett utfallet hos miljödomstolen när det gäller Luftfartsverkets ansvar för bulleråtgärder.

Avsändare	Synpunkter
Stockholms Läns Landsting	Landstingsstyrelsens förvaltning: Enligt RUF S 2001 bör Bromma Flygplats behållas för kvalificerat allmänflyg och viss linjetrafik. Det är väsentligt att Brommas funktion som flygplats för näringslivet kan upprätthållas. Ytterligare åtgärder för att begränsa bullret behöver övervägas, att så långt möjligt genom operativa åtgärder begränsa omgivningsbullret (t ex gröna inflygningar). Inresseromsättningen mellan flygplatsdrift och bostadsbyggande kan bli betydande på sikt. Den viktigaste funktionen är för beslutstättarflyg. För att driva flygplatsen och kunna göra nödvändiga investeringar, behövs en inte obetydlig linjetrafik. Inriktningen att utveckla samsynen mellan LFV och staden i markanvändnings- och bebyggelsefrågor är därför viktig.

Detailsynpunkter geografiskt

Avsändare	Synpunkter
SDF Bromma	För att få till stånd en varaktig minskning av genomfartstrafiken är det också viktigt att projektet Förbifart Stockholm förverkligas. Längs delar av Drottningholmsvägen, Ulvsundaleden och Bergslagsvägen förordar förvaltningen överdäckningar eller bergtunnellösningar.
SDF Enskede - Årsta	Förvaltningen ser positivt på ett skynsamt genomförande av bullerdämpande åtgärder för Nynäsvägen utmed Gamla Enskede.
SDF Farsta	Det är ett omfattande förslag till AP. Några riktigt konkreta åtgärder saknas, förslaget är som MF påpekar på en övergripande nivå. Förvaltningen har inte några direkta synpunkter på remissen. Vill dock ta tillfället i akt att uppmärksamma några platser där synpunkter om buller framförts från boende till SDF: <ul style="list-style-type: none"> - Flerbostadshuset i Hökarängen längs Måndagsvägen parallellt med Örbyleden. - I Sköndal vid Nynäsvägen där bullerplancket upphör finns villor vid Spetteleksvägen som önskar bullerskydd - På Farstavägen/Färnebogatan nära Farsta trafikplats - Magelungsvägen vid Kv Trädörset - Gubbängsfältet är bullerutsatt från Nynäsvägen. (Uppmärksammat i grönsplanen). - Svedmyra längs med Grycksbovägen-Enskedevägen längs parkstråken i området. (Uppmärksammat i grönsplanen).
SDF Hässelby - Vällingby	SDF föreslår en översyn av bullerskyddet längs anslutande vägar till nya Ormbackaleden när och om den byggs. Den väntade ökningen av trafikflödet bl a längs Lövsstavägen – Bergslagsleden kommer att leda till förhöjda bullernivåer.
SDF/SDN Hägersten-Liljeholmen	Förvaltningen/nämnden ser särskilt positivt på den inriktning som presenteras att åtgärda bullret vid källan, t ex tystare vägbeläggning. Utmed E4 skulle det ge betydligt tystare och trivsammare miljö inom både bostads-, park-, vatten- och rekreationsområden. I Hägersten-Liljeholmen pågår en utveckling av flera nya bostadsområden som kommer öka in- vånaranantalet ytterligare inom de närmaste åren, varför nyttan av sådana åtgärder inom stadsdelen borde vara tämligen stor.
SDN Skärholmen	Förslag till beslut (s) som tillställs stadsmiljöutskottet för behandling: S vill lyfta fram en annan typ av omgivningsbuller, ett mycket högt "bullerflöd" som uppkommer vid torget i Bredångs Centrum. O ljudet förekommer varje gång ett tunnelbanefåg passerar någon av de två T-banebroarna fem meter ovan marknivån (torget). Skärholmens SDF har under en

Avsändare	Synpunkter
	<p>foljd av är tagit upp denna olägenhet med SL. Också socialdemokraterna har i skrivelser till SL försökt få till stånd åtgärder. En enkel åtgärd skulle kunna vara att sätta upp glasskivor på var sida om spåren.</p>

Förslag till detaljkompletteringar

Avsändare	Synpunkter
Banverket	<p>Avsnitt 8.2.3. första stycket bör korrigeras något. Ojämnheter hos hjul och räl beror inte på rost. Vid de höga trafikeringarnivåer som gäller i Stockholm är inte rost på räl en något problem. Man bör istället beskriva ojämnheter som långvägiga räfflor och vägar, vilka är beroende av trafikeringen och vid hög trafikering ökar uppkomsten av räfflor och vägar. Detta gäller även under avsnitt 9.3.</p> <p>Effekten av minskad dubbäcksanvändning bör uppmärksammas.</p>
Länsstyrelsen	
Socialstyrelsen	<p>Socialstyrelsens allmänna råd bör nämnas i AP. Vårt riktvärde 30 dBA gäller dock den tid som störningen pågår och är alltså inte en dygnsekvivalent nivå.</p>
Vägverket	<p>VV anser att texten under kap 8.1 ska strykas och ersättas med Vägverket kommer under åren 2008-2010 att främst vidta fasadåtgärder för ett antal bostäder utmed statliga vägar. Vägverket kommer att verka för att mer statliga bidrag utnyttjas för fasadåtgärder längs kommunala vägar. Inriktningen för fasadåtgärderna är att i första hand åtgärda de mest utsatta, de med bullernivåer mer än 10 dBA över riktvärderna inomhus. Målet för åtgärderna är att bullernivån inomhus av trafikbullret skall understiga riktvärderna.</p>
Vägverket	<p>VV anser att texten under kap 8.2. Lågbullrande beläggning, ska strykas och ersättas med Vägverket kommer vid planering av beläggningsåtgärder ta hänsyn till bullerkänsliga och bullerutsatta omgivningar med prioritering av bostadsområden för de närmaste åren. Val av beläggning görs på samhällsekonomiska grunder, där hänsyn tas till förutom bullerregenskaper, till bildning av partiklar och luftföroreningar, rullmotstånd och påverkan på koldioxidutsläpp, trafiksäkerhet samt beständighet och kostnader.</p>
Vägverket	<p>VV anser att texten under kap 8.2. Däckbuller, ska strykas och ersättas med Vägverket arbetar för att skärpa bullerkraven för nya fordon och däck. Det sker direkt i det internationella arbetet genom påverkan vid revideringar av tillåtna gränsvärden. Ett indirekt arbete är kartläggning av buller längs större statliga vägar för internationell sammanställning. Kartläggningen har som syfte att bland annat ge en grund för internationella åtgärder för att minska buller från fordon och däck.</p>
Vägverket	<p>VV anser att texten under kap 8.2. Annat, ska strykas och ersättas med Vägverket arbetar för att buller från nyregistrerade bilar ska år 2012 ha minskat med i medelsnitt 2 dBA jämfört med 2004.</p> <p>Vägverket verkar för att bullerkrav ställs vid upphandlingar för inköp/leasing av fordon och för transporttjänster samt för att bullerkrav arbetas in i definitionen av miljöbil. En annan åtgärd som planeras är att information om fordons och däck bulleregenskaper samlas in och görs allmänt tillgängliga.</p>
Vägverket	<p>VV anser att texten under kap 8.3. Fysisk planering - Vägverket, ska strykas och ersättas med Vid nybyggnad och väsentlig ombyggnad av vägar längs statliga vägar strävar Vägverket efter att bullret understiger riktvärderna för buller. Undantag kan förekomma i de fall det är tekniskt omöjligt eller ekonomiskt orimligt att lösa bullerproblemen.</p>
Vägverket	<p>VV anser att texten under kap 8.4, om överenskommelse med Polisen ska strykas och inte ersättas med något annat.</p>

Avsändare	Synpunkter Den texten finns under rubriken Vägtrafik, stycket om överenskommelse om kontroll av fordon.
Vägrverket (Lars D)	I kapitel 5 redovisas antal bullerutsatta personer över 55 dBA LDEN. Det bör påpekas att 86 % av dessa bor längs kommunal väg i staden.
Vägrverket (Lars D)	På sid 12 anges antalet utsatta längs VV kartläggning utanför de tre storstäderna. En felaktigt för hög siffra redovisas; rätt antal är 399 100 st.
Stockholms läns Landsting	Landstingsstyrelsens förvaltning: I AP anges att alla äldre pendellågsvagnar av typ X1 kommer att tas ur trafik under 2008. Trafikökningar och tekniska problem gör att det inte är helt säkert. De kommer dock tas ur trafik de närmaste åren. Nya pendeltåg av typ X60 har uppemot 8 dBA lägre ljudnivå, men en del av effekten beror på att de är nya. Det finns en risk att de goda bullerregenskaperna försämras något med tilltagande ålder, kanske med 3 dBA under kommande 30 år. På Nockebybanan avses de äldre A30-lågen fasas ut inom de närmaste 1-2 åren, när ytterligare A32 levereras, vilka är 3-5 dBA tystare.

Förslag till övriga kompletteringar

Avsändare	Synpunkter
Länsstyrelsen	Staden har i förslag till miljöprogram för 2007-2010 målen att verka för att trafikbullret utomhus och bullret inomhus minskar. Dessa mål behöver konkretiseras i AP så att staden har tydliga och uppföljningsbara mål för programperioden som visar vad man vill uppnå med föreslagna åtgärder. Även långsiktiga målsättningar bör tas fram med målnivåer för att närma sig riktvärden och miljökvallitetsmål. Utvärderingen av åtgärder bör kopplas samman med de mål och nyckeltal för buller som finns i stadens miljöprogram
Länsstyrelsen	Enligt förordningen ska AP innehålla en beskrivning av situationer som behöver förbättras, problem som bedöms vara prioriterade samt kriterierna för hur dessa valts ut. I förslaget saknas en konklusion av bullerkartläggningen där det framgår vilka miljöer som är mest utsatta och vilka åtgärder som avses genomföras. Det bör framgå en prioritering mellan föreslagna åtgärder.
Länsstyrelsen	Lst saknar en beskrivning av vilken effekt respektive åtgärd och AP i sin helhet kan komma att få. Det kan beskrivas som skillnad i ljudnivå före och efter åtgärd och antalet berörda människor,
Länsstyrelsen	Programmet skulle stärkas av att åtgärderna kopplas tydligare till kostnader. AP behöver göras mer konkret med åtgärdsförslag som kan kostnadsberäknas. Även analys av den samhällsekonomiska vinsten av olika åtgärder vore av intresse.
Naturvårdsverket	NV anser att det inte klart framgår vilka kriterier som använts vid utformning av AP. Enligt §12 punkt 4 i förordningen ska det ingå "en beskrivning av situationer som behöver förbättras samt problem som bedöms vara prioriterade och kriterierna för hur dessa valts ut". Till exempel har åtgärder tidigare vidtagits vid nivåer >65 dBA, det framgår inte om dessa åtgärdsgräns kommer att kvarstå eller ev sänkas. Ett annat exempel på oklara kriterier är beskrivningen av flygbuller runt Bromma som vad avser problem och kriterier är mycket allmänt hållna.
Socialstyrelsen	Socialstyrelsen anser att Citybanan och andra stora projekt där byggbuller blir betydande under lång tid och påverkar många människor, ska inkluderas på ett tydligare sätt i AP.

Avsändare Vägrverket	Sympunkter Vilka investeringar, mått och måttetal som ligger till grund för AP är oklart. Förslaget använder både europeiska och svenska mått. Det är viktigt att klargöra vilka mått som används.
Exploateringskontoret	AP är väl motiverat vad gäller åtgärder de närmaste fem åren i inomhusmiljöer som har högre än 35 dBA. Det är även motiverat att genomföra åtgärder för att skapa tystare miljöer i parker eller andra känsliga utomhusmiljöer bl a i bostadsområden. För en mer generell förbättring krävs dock gemensamma insatser vid källan, vilket kräver styrmedel och åtgärder på nationell och internationell nivå. Det hanteras inte inom ramen för förordningen eftersom denna är inriktad på kommuner och vägghälare. Detta gemensamma internationella arbete är betydligt mer angeläget än de punktvisa insatser som utförs för att klara de största bullerproblemen lokalt.
SDF	Lågfrekvent buller och infra ljud är typer av buller som inte särskilt nämnts i AP men som kan uppkomma i en rad skilda miljöer och som har visat sig ha stor inverkan på människors välbefinnande. Det kan finnas anledning att även se över denna typ av bullerproblematik.
Normalm Östermalm Kungsholmen	
Stockholms Läns Landsting	Landstingsstyrelsens förvaltning: Det pågår fm ett stort antal byggnadsprojekt i staden. Dessa genererar buller under byggtiden, vilket bör diskuteras i AP, eftersom byggandet kommer att pågå under flera år framöver.
Handikapp-rådet	I en tät stad finns ytterligare frekventa bullerkällor som MF inte tar upp: Fläktar, restauranger och nattklubbar med krogbesökare som bullrar. Lågrekventa vibrationer och mullet från fläktar och musikläggningar kan vara störande. Både fläktar, krogar och nattklubbar i hyreshus bör, enligt handikapprådets mening, därför ingå i stadens AP. För övrigt instämmer vi i SDF/SDN Södermalms sympunkter.

Ej bostäder: Skolor, förskolor, rekreatiomsområden m m

Avsändare Länsstyrelsen	Sympunkter Det är viktigt att även vidta åtgärder för inomhusmiljön i skolor och förskolor, och för utomhusmiljöer som skolor, förskolor, lekplatser, park- och rekreatiomsområden samt kulturmiljöer. SK tysta områden, väl tillgängliga för invånarna bör också uppmärksammas.
Socialstyrelsen	I förordningen anges att AP ska beskriva åtgärder i parker, rekreatiomsområden etc. sådana åtgärder presenteras inte, istället hänvisas till en kommande strategi. Därmed anser vi att AP inte uppfyller kravet i förordningen. Socialstyrelsen anser att åtgärder rekreatiomsområden bör vara inkluderade.
Stadsbyggnadskontoret	På sikt vore det värdefullt att i högre grad beakta också stadens grönt- och naturområden i bullerhänseende med bedömningar av strategier för att trygga sådana särskilt värdefulla områden för rekreation och upplevelser.
SDF	
Enskede –	Bra att Tk planerar för ett nytt åtgärdsprogram som också ska omfatta andra skyddsvärda miljöer, såsom skolor, förskolor, äldreboende och naturområden.

Avsändare	Synpunkter
Årsta	
SDF/SDN Hägersten- Lilje- holmen	Förvaltningen/nämnden ser det också som viktigt med de planerade inventeringarna av bullersituationen vid skolor, förskolor och äldreboenden samt att uppföljning sker vid bullerutsatta arbetsplatser.
SDF Norrmalm Östermalm Kungs- holmen	SDF vill framhålla vikten av att det finns tillräckligt med parker och grönområden som förutom att de har stor betydelse för människors välbefinnande och hälsa också är viktiga eftersom de naturligt dämpar buller (partiklar och dagvatten). Gröna stråk belägna nära trafikleder anses i planeringssammanhang inte alltid så viktiga att värna och bevara ur rekreativ synpunkt men kan ha en god bulleravskärmade funktion. AP bör därför under avsnitten fysisk planering, stadsplanering och skyddsåtgärder även omfatta en diskussion om vegetationssstrukturens betydelse som bullerdämpande åtgärd.
SDF Skär- holmen	Med vetskap om att bullermivån utomhus är för hög på många platser och att kunskapen om bullermivåerna vid bl a skolor, förskolor och äldreboenden är dåligt kända anser förvaltningen att dessa områden bör prioriteras. Bullermivåerna bör skyndsamt kartläggas och vid behov bör det planeras för bullerminskande åtgärder på utsatta platser. Då rekreations- och vattenområden inte har prioriterats i stadens bullerarbete anser förvaltningen även att dessa områden bör lyftas fram i det fortsatta arbetet. I en tätbebyggd stad som Stockholm bör det vara av särskild vikt ur rekreationssynpunkt att värna goda bullerförhållanden i stadens natur- och kulturområden.
SDN Skär- holmen	Särskilt uttalande (S): det kan konstateras att det alljämt råder för höga bullermivåer på många platser, bl a i parker och rekreationsområden. Det saknas även kunskaper om bullermivåer vid skolor, förskolor, lekplatser samt vårdlokaler, äldreboenden och liknande. Likaså att rekreations- och vattenområden inte prioriterats. Detta måste få en större tyngd i det fortsatta arbetet.
SDN Skär- holmen	Särskilt uttalande (fp): SDF har påtalat att rekreations- och vattenområden inte prioriterats. Det är helt riktigt – men även de höga bullermivåer och motorljud från kappkörande stora snabbgående motorsportbåtar och vattenskiutar som kör längs Skärholmens stränder utgör ett stort problem som fordrar åtgärd. En lämplig åtgärd kan vara att begränsa båtarnas och vattenskiutararnas hastighet inom stadens vatten till maximalt 30 knop.
SDF Söder- malm	SDF ser positivt på den planerade kartläggningen av buller i anslutning till förskolor, skolor, lekplatser och äldreboenden. Även det pågående arbetet med att ta fram en strategi för ljudkvalitet i parker och rekreationsområden är angeläget.
Stock- holms Läns Landsting	Landstingsrådsberedningen/landstingsstyrelsen: Det är angeläget att AP inte bara innefattar bostäder utan även skolor, förskolor, lekplatser, vårdlokaler/äldreboenden och arbetsplatser. Det är också av stor vikt att rekreationsområden skyddas mot buller så mycket som möjligt.
Gröna Bi- lister	Hänvisar i sitt remissvar till slutsatserna i rapporten "Tystare parker och friluftsområden".

Mopeder, motorcyklar

Avsändare	Synpunkter
Polis- myndighe- ten	Utflymnet att avsätta särskilda insatser mot buller från motorcyklar och mopeder är begränsat, men kontroller kan i och för sig utföras i samband med flygande inspektioner. För närvarande saknas dock bullermätare, vilket är en brist som måste åtgärdas.
Polis- myndighe- ten	Beträffande det samarbete och överenskommelse som omnämlas i AP, sid 37-38, måste myndigheten framhålla att den inte kan ingå någon överenskommelse innehållande kvantitativa krav. Prioriteringar inom polisens verksamhetsområde styrs av de mål som regeringen fastslagit i det årliga regleringsbrevet. Myndigheten kan därför inte åta sig förpliktelser utanför dessa ramar. Däremot är polismyndigheten givetvis öppen för en diskussion kring olika möjligheter för polisen att delta i arbetet med att minska och förebygga buller.