



PM 2008:92 RIII (Dnr 303-3368/2007)

## **Handlingsplan för att minska bullret i Stockholm**

### **Skrivelse från Emilia Hagberg (mp)**

Borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande  
Skrivelse från Emilia Hagberg (mp) om Handlingsplan för att minska bullret i Stockholm anses besvarad med vad föredragande borgarrådet anför.

**Föredragande borgarrådet Ulla Hamilton** anför följande.

#### *Ärendet*

I en skrivelse den 5 september 2007 föreslår Emilia Hagberg (mp) att staden tar fram en handlingsplan för att minska bullret i Stockholm.

Hagberg framhåller att för höga bullernivåer kan leda till sömnstörningar, hörsel-skador, medföra koncentrationssvårigheter och nedsatt prestationsförmåga och hänvisar till att forskning påvisat att buller över 65 dBA kan leda till stressreaktioner och öka risken för högt blodtryck, kärlkramp samt hjärtinfarkt. Både inomhus- och utomhusmiljön har också stor betydelse för barns utveckling och lärande.

Trafikbuller är enligt skribenten den miljöfaktor som direkt berör flest människor och hänvisar till miljöförvaltningens bullerkartläggning som visar att bullervärdena överstiger hälsosamma nivåer längs många av de mest trafikerade gatorna i staden.

Skribenten anser därför att staden måste arbeta aktivt för att minska bullret med fokus att minska störningen vid källan. Som viktigaste åtgärd anges att minska trafiken, andra exempel kan vara bullerdämpande underlag, bullerskydd m.m.

#### *Beredning*

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden samt till trafik- och renhållningsnämnden. Miljö- och hälsoskyddsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden har ett gemensamt tjänsteutlåtande.

*Stadsledningskontoret* anser i likhet med skribenten att frågan om buller är viktig, men vill framhålla att ett omfattande bullerskyddsarbete bedrivs och har bedrivits i staden under en längre period. Kontoret anser inte att en specifik handlingsplan för att minska bullret enligt förslaget i skrivelsen är motiverad utan anser att frågan är beaktad i stadens befintliga åtgärdsprogram för bullerskydd, vilket kommer att omarbetas under 2008.

*Miljö- och hälsoskyddsnämnden* samt *trafik- och renhållningsnämnden* påpekar att ett organiserat arbete med att begränsa buller från det kommunala vägnätet inleddes 1976. Den senaste avrapporteringen av bullerskyddsarbetet gjordes i mars 2007 till miljö- och hälsoskyddsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden. De baserades i huvudsak på rapporten *Stockholms stads bullerskyddsarbete 1970-2005*. EU har utfärdat ett direktiv om omgivningsbuller, 2002/49/EG. Enligt direktivet och förord-

ningen ska bland annat alla städer med fler än 250 000 invånare ta fram strategiska bullerkartläggningar och åtgärdsprogram mot buller. Ett förslag till åtgärdsprogram har tagits fram i ett samarbete mellan miljöförvaltningen, trafikkontoret, stadsbyggnadskontoret, SL, Vägverket, Banverket och LFV. Förslaget behandlades av miljö- och hälsoskyddsnämnden den 23 oktober 2007 och är för närvarande på remiss.

Strategin i det föreslagna åtgärdsprogrammet är att fortsätta med riktade skyddsåtgärder eftersom det fortfarande behövs sådana. Samtidigt ska arbetet mer och mer inriktas på att minska bullret vid källan.

*Stadsbyggnadsnämnden* redogör för det bullerskyddsarbete som bedrivs inom staden och konstaterar att arbete i det syfte som avses i skrivelsen redan pågår. Några ytterligare processer bedömer nämnden inte vara motiverade.

### *Mina synpunkter*

Stadens remissinstanser har lämnat i stort sett eniga synpunkter på det förslag som förts fram av Emilia Hagberg. Jag anser i likhet med skribenten att frågan om buller är viktig. Frånvaro av buller är en livskvalitetsfråga för många och forskning tyder på att konstanta höga bullernivåer kan leda till ohälsa. Total frånvaro av buller är emellertid inte något som en storstad i Stockholms storlek kan klara av att uppnå eller ens bör sträva efter. Stockholm växer och såväl stadens översiktsplan som stadshusmajoriteten förespråkar en förtätning av staden. En sammanhållen stadsbebyggelse är bättre ur ett hållbarhetsperspektiv än en som bygger på långa transportsträckor till skola, affärer och arbete. Att bygga på redan exploaterad mark för att undvika utspridd stadsbebyggelse ställer stora krav på planering så att inte bostadsområden byggs på ett sådant sätt att existerande verksamheter hotas på grund av risk för bullerstörningar. Stockholm arbetar kontinuerligt med dessa frågor och har utvecklat en egen modell, Stockholmsmodellen. Denna bygger på att skapa förutsättningar för låga bullernivåer inomhus även i bullerutsatta lägen genom att bygga så att lägenheterna får en tyst sida. Det är en utmaning att förtäta staden samtidigt som antalet bullerstörda inte ökar.

I egenskap av kommunal vägghållare har staden sedan början av 1970-talet arbetat med att åtgärda bullerstörningar från det egna vägnätet, framför allt i den befintliga, äldre bebyggelsen där bullerproblemen är störst. Alla ägare av bostadshus vid gator med ljudnivåer över 65 dBA har erbjudits olika åtgärder. Från 1970 till och med 2005 har omkring 50 km skärmar/vallar byggts och cirka 46 000 fönster i mer än 15 000 lägenheter längs drygt 110 km gator åtgärdats. Detta tillsammans med utvecklingen av tystare fordon samt indirekta åtgärder som exempelvis hastighetssänkning och förbud mot tung trafik vissa tider på dygnet har medfört att antalet människor som utsätts för bullernivåer över 35 dB(A) inomhus i sina bostäder har sjunkit från cirka 210 000 år 1970 till cirka 20 000 år 2005. Detta samtidigt som befolkningen ökat med mer än 50 000 personer. Arbetet med fönsterbyten och byggande av skärmar och vallar fortskrider löpande. Det är viktigt att dämpa buller vid källan och under 2008 kommer försök också att genomföras med s.k. lågbullrande vägbeläggning. Det kan vidare konstateras att teknikutvecklingen går mot motorer som bullrar mindre.

Sedan 2002 finns ett EG-direktiv om omgivningsbuller. Stockholms stad har i enlighet med vad lagen kräver gjort en bullerkartläggning för staden samt tagit fram ett förslag på åtgärdsprogram. Åtgärdsprogrammet har arbetats fram av miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden i samarbete med Vägverket, Banverket, Luftfartsverket och SL. Åtgärdsprogrammet har varit föremål för remissbehandling och samråd och kommer att antas av kommunfullmäktige under våren. Åtgärdsprogrammet utgör ett gemensamt strategiskt

dokument. Avsikten är sedan att respektive trafikutövare tar fram detaljerade program med konkreta beskrivningar av de platser som ska åtgärdas, typ av åtgärder samt tid- och kostnadsplan. För första gången har trafikutövarna, miljöförvaltningen och stadsbyggnadskontoret gemensamt enats kring en strategi och ett arbetssätt för de kommande fem åren. I detta avseende är programmet ett unikt dokument som ger goda förutsättningar att lyckas nå det gemensamma målet om minskat buller och färre bullerutsatta människor i Stockholm.

Mot bakgrund av det ovan anförda anser jag att en specifik handlingsplan för att minska bullret enligt förslaget i skrivelsen inte är motiverad.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår kommunstyrelsen besluta följande  
Skrivelse från Emilia Hagberg (mp) om Handlingsplan för att minska bullret i Stockholm anses besvarad med vad föredragande borgarrådet anför.

Stockholm den 10 april 2008

ULLA HAMILTON

#### *Bilagor*

1. Reservationer m.m.
2. Skrivelse av Emilia Hagberg (mp)

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Reservation** anfördes av borgarrådet *Yvonne Ruwaida* (mp) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

1. bifalla skrivelsen
2. det nuvarande förslaget till Stockholms åtgärdsprogram mot buller ska kompletteras med konkreta åtgärder för att minska vägtrafiken, största källan till stadens bullerstörningar.
3. därutöver anföras

Stockholms stad har länge arbetat med att på olika sätt minska bullret i staden. Dock har det främst skett i efterhand genom att bl a anlägga bullerskydd eller utbyte av fönster för att minska bullret vid särskilt bullerstörda platser. Det är dock hög tid att agera förebyggande och att arbeta för att bullret minskar vid källan. I Stockholm är det trafikbullret som orsakar mest bullerstörningar. Nu måste insatser införas som minskar vägtrafikmängden på utsatta platser.

Det nuvarande förslaget till stadens åtgärdsprogram mot buller nämner att i första hand åtgärda bullret vid källan är en god strategi, men innehåller få förslag kring minskad vägtrafik. Detta måste åtgärdas i det vidare arbetet.

Det finns flera olika styrmedel som kan användas för att åstadkomma en minskning av vägtrafiken i bullerstörda områden i staden. Främst måste åtgärder göras för att undvika bullret. Tänk efter före och undvik utbyggnad av trafikleder i områden som är bra att exploatera för bostadsbyggnad. Nya bostäder måste planeras och byggas så att trafiken inte ökar. Genom att bygga inåt och förtäta finns förutsättningar för att minska trafiken. Genom att bygga så att det finns service, förskolor och skolor i närområdet minskar behovet av bilresor. Bygg i områden nära kollektivtrafikens knutpunkter. Genom att säkerställa att det finns väl utbyggd kollektivtrafik i området vid inflyttning, främja cykling och bilpooler så kan trafiken och därmed trafikbullret minska ytterligare.

På sikt måste kollektivtrafiken öka och biltrafiken minska i staden. Förändringar av invånarnas resmönster och val av andra trafikslag än bilar förändras när trängseln ökar och nya

alternativ erbjuds. Utbyggnad av kollektivtrafiken bl a genom den planerade Citybanan samt styrmedel såsom de återinförda trängselskatterna kommer att påverka trafikmängderna.

Arbetet med att minska vägtrafiken går hand i hand med stadens insatser för att minska utsläppen av klimatgaser för att minska växthusgaseffekten. Andra vinster med dessa åtgärder är att de ger en bättre luftkvalitet i staden och en ökad trafiksäkerhet.

Minskat trafikbuller ger bättre livsmiljö och förbättrar stockholmarnas hälsa. Miljöförvaltningens bullerkartläggning visar att längst med många av de mest trafikerade gatorna överstiger bullervärdena hälsosamma nivåer. För höga bullernivåer kan leda till sömnrörningar, hörselskador, medföra koncentrationssvårigheter och nedsatt prestationsförmåga. Forskare har påvisat att buller över 65 dBA kan leda till stressreaktioner, och öka risken för högt blodtryck, kärlkramp och hjärtinfarkt. Barn är särskilt utsatta. Både inomhus- och utomhusmiljön har stor betydelse för barnens utveckling och lärande.

Buller behöver inte vara inte synonymt med storstadsliv. Det är snarare ett samhällsproblem som bör minskas vid källan och åtgärdas för att skapa attraktiva livsmiljöer och levande stadsmiljöer i Stockholm. Boverkets allmänna råd och riktlinjer för bostäder i områden utsatta för trafikbuller är rekommendationer som Stockholms stad bör eftersträva att följa. Hälsoaspekterna ska tas på allvar. Då Boverkets riktlinjer utgår från forskningsrön om de boendes hälsa går de inte att bortse från.

**Reservation** anfördes av borgarrådet *Ann-Margarethe Livh* (v) enligt följande.

Jag föreslår borgarrådsberedningen föreslå kommunstyrelsen besluta att

1. Att inte godkänna föredragande borgarrådets förslag till beslut
2. Att bifalla motionen
3. Att därutöver anföra följande

Det är glädjande att arbetet med bullerdämpande åtgärder går framåt och att många Stockholmare fått en bättre inomhusmiljö sedan 1970. Samtidigt så har antalet bilar i regionen ökat, vägarna har blivit både bredare och fler och det totala bullret brett ut sig. Det är bra med bullerplank, isolering, fönsterbyte och tyst asfalt men det räcker inte. Bullret måste åtgärdas vid källan, antalet bilar måste reduceras och inga fler stadsnära motorvägar får byggas. Staden måste bygga ut kollektivtrafiken och ge Stockholms invånare incitament och möjlighet att välja bort bilen. Staden måste agera bullerförebyggande inom alla områden. Att förlänga avtalet med Luftfartsverket om Bromma flygplats ligger inte i linje med bullerdämpande åtgärder utan strävar åt helt motsatt håll. Ett byggande av Förbifart Stockholm i dag lugna naturmiljöer är även det helt uteslutet.

**Särskilt uttalande** gjordes av borgarrådet *Roger Mogert* (s) enligt följande.

Det är med glädje vi kan konstatera att berörda förvaltningar kommer att gå skrivelsen till mötes och ta fram ett aktuellt bullerprogram. Det är tråkigt att ett glapp på ett år uppstår, och att det nya strategiska programmet kommer att behandlas efter att stadens borgerliga majoritet avser sluta ett oåterkalleligt 30-årigt avtal med Luftfartsverket som innebär en utbyggnad av en av Stockholms största bullerkällor, nämligen Bromma flygplats.

Vi kan också konstatera att en strategi är bra, men det måste också till medel för att kunna genomföra en strategi. Hittills har den borgerliga majoriteten förhalat genomförandet av angelägna bulleråtgärder, exempelvis vid Nynäsvägen.

Till sist vill vi understryka att åtgärder vid källan är det bästa, men att riktade insatser kommer att behövas framgent.

## **Kommunstyrelsen**

**Reservation** anfördes av *Stefan Nilsson* (mp) med hänvisning till reservationen av (mp) i borgarrådsberedningen.

**Reservation** anfördes av *Ann-Margarethe Livh* (v) med hänvisning till reservationen av (v) i borgarrådsberedningen.

**Särskilt uttalande** gjordes av *Carin Jämtin, Roger Mogert, Tomas Rudin* och *Teres Lindberg* (alla s) med hänvisning till det särskilda uttalandet av (s) i borgarrådsberedningen.

## ÄRENDET

I en skrivelse, från den 5 september 2007, föreslår Emilia Hagberg (mp) att staden tar fram en handlingsplan för att minska bullret i Stockholm.

Skribenten framhåller att för höga bullernivåer kan leda till sömstörningar, hörsel-skador, medföra koncentrationssvårigheter och nedsatt prestationsförmåga och hänvisar till att forskning påvisat att buller över 65 dBA kan leda till stressreaktioner och öka risken för högt blodtryck, kärlkramp samt hjärtinfarkt. Både inomhus- och utomhusmiljön har också stor betydelse för barns utveckling och lärande.

Trafikbuller är enligt skribenten den miljöfaktor som direkt berör flest människor och hänvisar till miljöförvaltningens bullerkartläggning som visar att bullervärdena överstiger hälsosamma nivåer längs många av de mest trafikerade gatorna i staden.

Skribenten anser därför att staden måste arbeta aktivt för att minska bullret med fokus att minska störningen vid källan. Som viktigaste åtgärd anges att minska trafiken, andra exempel kan vara bullerdämpande underlag, bullerskydd m.m.

## BEREDNING

Ärendet har remitterats till miljö- och hälsoskydds nämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden samt till stadsledningskontoret. Miljö- och hälsoskydds nämnden och trafik- och renhållningsnämnden har skrivit ett gemensamt tjänsteutlåtande.

### **Stadsledningskontoret**

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 19 december 2007 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret anser i likhet med skribenten att frågan om buller är viktig, men vill framhålla att ett omfattande bullerskyddsarbete bedrivs och har bedrivits i staden under en längre period. Stadsledningskontoret vill hänvisa till rapporten "Stockholms stads bullerskyddsarbete 1970-2005" som redovisades för miljö- och hälsoskydds nämnden respektive trafik- och renhållningsnämnden i mars 2007. Av denna utredning framgår att staden sedan bullerskyddsarbetet startade på 1970-talet har arbetat med att begränsa de bullerstörningar som uppkommer från det kommunala vägnätet. Under denna period har cirka 50 km bullerskyddsskärmar/ vallar uppförts samtidigt som cirka 46 000 fönster i drygt 15 000 lägenheter längs drygt 110 km gator åtgärdats. Detta tillsammans med utvecklingen av tystare fordon samt indirekta åtgärder som exempelvis hastighetssänkning och förbud mot tung trafik vissa tider på dygnet har medfört att antalet människor som utsätts för bullernivåer över 35 dB(A) inomhus i sina bostäder har sjunkit från cirka 210 000 år 1970 till cirka 20 000 år 2005.

Stadsledningskontoret anser inte att en specifik handlingsplan för att minska bullret enligt förslaget i skrivelsen är motiverad utan anser att frågan är beaktad i stadens befintliga åtgärdsprogram för bullerskydd. Enligt miljö- och hälsoskydds nämnden och trafik- och renhållningsnämnden kommer ett förnyat bullerskyddsprogram för staden att tas fram under 2008 i samarbete med stadsbyggnadsnämnden. Staden har också utarbetat ett åtgärdsprogram för omgivningsbuller enligt ett direktiv från EU, 2002/49/EG vilket implementerats i svensk lagstiftning genom förordningen om omgivningsbuller, SFS 2004:675. Enligt förordningen ska kommuner med fler än 250 000 invånare utarbeta bl.a. ett åtgärdsprogram mot omgivningsbuller. Åtgärdsprogrammet har arbetats fram av miljö- och hälsoskydds nämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafik- och renhållningsnämnden i samarbete med Vägverket, Banverket, Luftfartsverket och SL. Programmet behandlades i miljö- och hälsoskydds näm-

den i oktober 2007 och är för närvarande ute på remiss.

Stadsledningskontoret vill tillägga att den revidering av stadens bullerskyddsprogram som planeras ske under 2008 ska inrymmas inom den av kommunfullmäktige beslutade budgeten för 2008 för berörda nämnder.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen beslutar att skrivelsen (5/9) om handlingsplan för att minska bullret i Stockholm anses vara besvarad med vad som anförs i stadsledningskontorets tjänsteutlåtanden.

### **Miljö- och hälsoskyddsnämnden**

**Miljö- och hälsoskyddsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 31 januari 2008 att för sin del överlämna och åberopa förvaltningarnas gemensamma tjänsteutlåtande som svar på remissen.

*Reservation* till förmån för eget yrkande anfördes av ledamöterna Eva-Louise Erlandsson-Slorach (s), Malte Sigemalm (s), Godfrey Etyang (s) och tjänstgörande ersättaren Gerd Sjöberg-Granlund (s), *bilaga 1*.

### **Trafik- och renhållningsnämnden**

**Trafik- och renhållningsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 12 februari 2008 att som svar på remissen överlämna och åberopa kontorets utlåtande.

*Reservation* till förmån för eget yrkande anfördes av ledamoten Mats Lindkvist (mp), *bilaga 1*.

*Särskilt uttalande* gjordes av vice ordföranden Jan Valeskog m fl. (s), *bilaga 1*.

**Miljöförvaltningens och trafikkontorets** gemensamma tjänsteutlåtande daterat den 14 januari 2008 har i huvudsak följande lydelse.

#### **Stadens bullerskyddsarbete**

Ett organiserat arbete med att begränsa buller från det kommunala vägnätet inleddes 1976. Arbetet har bedrivits i en förvaltningsövergripande grupp med representanter från Trafikkontoret, Stadsbyggnadskontoret och Miljöförvaltningen. De insatser som gjorts har varit riktade skyddsåtgärder i form av vallar och skärmar men främst åtgärder för att förbättra bostädernas fasadisolering, det vill säga byte eller komplettering av fönster.

Från 1970 till och med 2006 har närmare sex kilometer bullerskydd byggts i form av vallar eller skärmar och 16-17 000 lägenheter har fått förbättrad fasadisolering. Cirka 40 000 personer har berörts av dessa riktade skyddsåtgärder. Kostnaderna uppgick under 2007 till cirka 8,2 miljoner kronor. Om man ser till antalet personer som utsätts för ekvivalenta trafikbullernivåer över 35 dBA inomhus beräknas de ha minskat från drygt 200 000 i början av 1970-talet till cirka 20 000 år 2005. Anledningen är bland annat minskat buller från fordonen vid lägre hastigheter, trafikregleringar och de riktade bullerskyddsåtgärderna.

Den senaste avrapporteringen av bullerskyddsarbetet gjordes i mars 2007 till Miljö- och hälsoskyddsnämnden och Trafik- och renhållningsnämnden. De baserades i huvudsak på rapporten Stockholms stads bullerskyddsarbete 1970-2005. Bilaga 2.

Det senast 10-årsprogrammet för bullerskyddsåtgärder fastställdes av Kommunstyrelsen 1997. För att fortsätta och utveckla bullerskyddsarbetet ska ett förnyat bullerskyddsprogram tas fram. Ett förslag kommer att föreläggas de berörda nämnderna under 2008.

### **Arbete enligt förordningen om omgivningsbuller**

EU har utfärdat ett direktiv om omgivningsbuller, 2002/49/EG. Det har implementerats i svensk lagstiftning genom förordningen om omgivningsbuller, SFS 2004:675. Enligt direktivet och förordningen ska bland annat alla städer med fler än 250 000 invånare ta fram strategiska bullerkartläggningar och åtgärdsprogram mot buller. Tidsgränser för dessa är 30 juni 2007 vad gäller kartläggningen och 18 juli 2008 för åtgärdsprogrammet.

Kartläggningen finns tillgänglig på Miljöförvaltningens hemsida. Ett förslag till åtgärdsprogram har tagits fram i ett samarbete mellan Miljöförvaltningen, Trafikkontoret, Stadsbyggnadskontoret, SL, Vägverket, Banverket och LFV. Förslaget behandlades av Miljö- och hälsoskyddsnämnden den 23 oktober 2007 och är för närvarande på remiss.

Strategin i det föreslagna åtgärdsprogrammet är att fortsätta med riktade skyddsåtgärder eftersom det fortfarande behövs sådana. Samtidigt ska arbetet mer och mer inriktas på att minska bullret vid källan.

### **Förvaltningarnas förslag**

Förvaltningarna föreslår att Trafik- och renhållningsnämnden respektive Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar att som svar på remissen från kommunstyrelsen överlämna och återropa detta tjänsteutlåtande.

## **Stadsbyggnadsnämnden**

**Stadsbyggnadsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 29 november 2007 att som svar på remissen överlämna och återropa kontorets utlåtande.

*Särskilt uttalande* gjordes av ledamoten Cecilia Obermüller (mp), *bilaga 1*.

**Stadsbyggnadskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 1 november 2007 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsbyggnadskontoret vill med anledning av skrivelsen anföra följande.

Staden har sedan länge arbetat med att minska bullerstörningar från trafiken både enskilt och i samarbete med berörda trafikhuvudmän. I egenskap av kommunal väghållare har staden sedan början av 1970-talet arbetat med att åtgärda bullerstörningar från det egna vägnätet, framför allt i den befintliga, äldre bebyggelsen där bullerproblemen är störst. Genom detta åtgärdsprogram har alla ägare av bostadshus vid gator med ljudnivåer över 65 dBA erbjudits olika åtgärder. Från 1970 till och med 2005 har omkring 50 km skärmar/vallar byggts och cirka 46 000 fönster i mer än 15 000 lägenheter längs drygt 110 km gator åtgärdats. Tack vare stadens arbete har 190 000 stockholmare fått en förbättrad ljudmiljö inomhus. Arbetet med fönsterbyten och byggande av skärmar och vallar fortskrider löpande och under 2008 kommer försök också att genomföras med s k lågbullrande vägbeläggning.

Också inom det europeiska samarbetet har denna fråga varit föremål för särskilda initiativ. Enligt en särskild förordning (SFS 2004:675) baserad på ett EG-direktiv från 2002 ska kommuner med mer än 250 000 invånare utarbeta bullerkartor, beskriva antalet exponerade samt ta fram ett åtgärdsprogram för omgivningsbuller i kommunen. Motsvarande krav ställs på trafikverken vad avser de mest trafikerade vägarna, järnvägarna och flygplatserna oavsett var de finns.

Med anledning av bullerfrågans vikt och regleringen inom området har miljöförvaltningen, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret, Vägverket, Banverket, Luftfartsverket samt SL samarbetat med syfte att ta fram ett gemensamt förslag till åtgärdsprogram. Vid miljö- och hälsoskyddsnämndens sammanträde den 23 oktober 2007 redovisades ett sådant samlat förslag (§ 16). Förslaget kommer nu att remitteras till berörda nämnder och bolagsstyrelser samt aktörer i övrigt. Genom kungörelse och information på webben ska också invånarna kunna



lämna synpunkter på förslaget på ett enkelt sätt. Enligt tidplanen beräknas ett slutligt förslag till åtgärdsprogram kunna behandlas av kommunfullmäktige i juni 2008.

Som framgår av ovanstående bedrivs således arbete i det syfte som avses i skrivelsen. Några ytterligare processer bedömer kontoret inte vara motiverade.

RESERVATIONER M.M.

**Miljö- och hälsoskyddsnämnden**

*Reservation* till förmån för eget yrkande anfördes av ledamöterna Eva-Louise Erlandsson-Slorach (s), Malte Sigemalm (s), Godfrey Etyang (s) och tjänstgörande ersättaren Gerd Sjöberg-Granlund (s) enligt följande.

”Att i huvudsak godkänna förvaltningens förslag till beslut

Att därutöver anföras följande

Det är med glädje vi kan konstatera att berörda förvaltningar kommer att gå skrivelsen till mötes och ta fram ett aktuellt bullerprogram. Det är tråkigt att ett glapp på ett år uppstår, och att det nya strategiska programmet kommer att behandlas efter att stadens majoritet avser sluta ett oåterkalleligt 30-årigt avtal med Luftfartsverket som innebär en utbyggnad av en av Stockholms största bullerkällor, nämligen Bromma flygplats.

Vi kan också konstatera att en strategi är bra, men det måste också till medel för att kunna genomföra en strategi. Hittills har den borgerliga majoriteten förhållit genomförandet av angelägna bulleråtgärder, exempelvis Nynäsvägen.

Tillsist vill vi understryka att åtgärder vid källan är det bästa, men att riktade insatser kommer att behövas framgent.”

**Trafik- och renhållningsnämnden**

*Reservation* till förmån för eget yrkande anfördes av ledamoten Mats Lindkvist (mp) enligt följande.

”Trafik- och renhållningsnämnden beslutar

Att i huvudsak godkänna kontorets förslag till beslut,

Att därutöver anföras följande:

De aktiva åtgärder som staden vidtar inom ramen för sitt bullerarbete är nästan helt och håller inriktat på att bygga om bostäder, genom att t ex att byta ut fönster. Visst är det bra om inomhusmiljön blir bättre för de boende, men det behövs framför allt åtgärda vid källan. Inte minst för att även förbättra situationen i utomhusmiljön.

Bullersituationen i Stockholm har förbättras något sedan 70-talet men mkt mindre i förorter än innerstaden. Nya bostäder byggs ofta i bullerstörda miljöer och det är inte tillräckligt att inomhusmiljön är hyfsat bra. Det måste ju också vara en god utomhusmiljö som fungerar för gångtrafikanter och cyklister och barn som leker.

Det som har stora effekter på bullersituationen är hur trafiken förändras, det framgår i bilagda rapporten. T ex har 30-zonerna fått en stor effekt på bullret. Man nämner också att det krävs ett fortsatt arbete med tystare fordon och tyst vägbeläggning, men det finns inte med som en del i bullerskyddsarbetet. Trafikåtgärder såsom minskade hastigheter och trafikbegränsningar saknas också. ”

*Särskilt uttalande* gjordes av vice ordföranden Jan Valeskog m fl. (s) enligt följande.

”Det är med glädje vi kan konstatera att berörda förvaltningar kommer att gå skrivelsen till mötes och ta fram ett aktuellt bullerprogram. Det är tråkigt att ett glapp på ett år uppstår, och att det nya strategiska programmet kommer att behandlas efter att stadens borgerliga majoritet avser sluta ett oåterkalleligt 30- årigt avtal med Luftfartsverket som innebär en utbyggnad av en av Stockholms största bullerkällor, nämligen Bromma flygplats.

Vi kan också konstatera att en strategi är bra, men det måste också till medel för att kunna genomföra en strategi. Hittills har den borgerliga majoriteten förhalat genomförandet av angelägna bulleråtgärder, exempelvis vid Nynäsvägen.

Till sist vill vi understryka att åtgärder vid källan är det bästa, men att riktade insatser kommer att behövas framgent.”

### **Stadsbyggnadsnämnden**

*Särskilt uttalande* gjordes av ledamoten Cecilia Obermüller (mp) enligt följande.

”Det är viktigt att tillräckliga resurser avsätts för det fortsatta åtgärdsarbetet. Bullret måste åtgärdas vid källan, dvs. trafiken och flyget, industrier och spår måste utformas bättre, avskaffas, flyttas eller minskas i tillämpliga delar, för att inte belasta allas vår hälsa.

På vissa platser måste man acceptera att det inte går att bygga nya bostäder, som t.ex. bredvid Bromma flygplats landningsbana.

Att i efterhand lösa problemen med treglasfönster, bullerplank etc. är bara plåster på såren. Utemiljön blir inte bättre och gaturummet blir otruggt och otrivsamt med långa bullerplank.”