



Avdelning: Plan och miljö  
Handläggare: Magnus Lindqvist  
Telefon: 508 28 937  
Fax: 508 28 808  
E:post: magnus.lindqvist@miljo.stockholm.se

MHN 2007-03-22 p 17

## Tystare parker och friluftsområden – Om metoder att dämpa vägtrafikbuller vid källan

Redovisning av rapport

### Förslag till beslut

1. Godkänna redovisningen

Gunnar Söderholm

Gustaf Landahl

### Sammanfattning

Gröna Bilister, Vägverket, Chalmers Tekniska Högskola samt Stockholms och Göteborgs Miljöförvaltning, inledde 2005 ett projekt vars syfte varit att beskriva de möjligheter som finns att begränsa vägtrafikbullret vid källan. Arbetet har resulterat i en rapport som beskriver aktuellt kunskapsläge samt en beskrivning av möjliga åtgärder vid fem platser, tre i Stockholm och två i Göteborg.

Rapporten avslutas med sammanfattande rekommendationer och förslag till strategi för att genom åtgärder vid källan begränsa vägtrafikbullret i samverkan mellan Stockholm och Göteborg. Några av de viktigaste förslagen är behovet av en tydligare svensk bullerpolitik inom EU, plan för utbyte till lågbullrande vägbeläggningar, åtgärder för att begränsa dubbdäcksanvändningen samt översyn av möjligheten att införa automatisk hastighetsövervakning med kameror.

## **Bakgrund**

Organisationen Gröna Bilister ansökte 2004 tillsammans med Chalmers Tekniska Högskola om medel för genomförande av ett bullerprojekt. Vägverket beviljade 100 000 kronor av de ansökta medlen och resterande bidrag, 75 000 kronor, erhöles ur stadens miljömiljard – bidrag till skolor och organisationer, den sk tiomiljonerspotten.

Projektets huvudsakliga syfte har varit en undersökning av möjligheterna att begränsa vägtrafikbullret utomhus genom dämpning av bullret vid källan.

En projektgrupp bildades med representanter från Gröna Bilister, Vägverket, Chalmers samt Miljöförvaltningen i Stockholm och Göteborg. Projektet inleddes med en internationell litteraturstudie av tekniska möjligheter att dämpa och absorbera buller. Nästa steg var att välja ut några områden i Stockholm och Göteborg för att beskriva effekterna på bullersituationen vid olika typer av åtgärder. Slutligen har materialet sammanställts i en rapport med titeln *Tystare parker och friluftsområden – Om metoder att dämpa vägtrafikbuller vid källan*.

## ***Rapporten***

I rapportens inledande kapitel beskrivs grundläggande fakta om hur vägtrafikbuller uppkommer och sprids, riktvärden samt effekter på störning och hälsa. Därefter följer en bred beskrivning av de olika åtgärder som finns för att reducera bullret vid källan inklusive kostnader och effekter av åtgärder.

Fem olika områden har studerats, tre i Stockholm och två i Göteborg. Områdena är Skanstullsområdet, sjön Trekanten och Nackareservatet i Stockholm, samt Trädgårdsföreningen och Vasaparken i Göteborg.

Rapporten avslutas med en i huvudsak generellt inriktad sammanfattning av åtgärdsalternativ och rekommendationer för Stockholm och Göteborg, kompletterat med åtgärdsförslag för de studerade platserna.

I rapporten konstateras att det finns stora tekniska möjligheter att nedbringa såväl fordonsbullret som buller från däck/vägbana. Vissa ligger på EU-nivå som skärpta bullerkrav, medan annat kan genomföras lokalt. Utbyte till lågbullrande vägbeläggningar, möjligheter att begränsa dubbdäcksanvändningen samt hastighetsövervakning med kameror är tre åtgärdsalternativ som lyfts fram som särskilt verkningsfulla för att minska bullret.

Rapporten finns även tillgänglig på Miljöförvaltningens hemsida, [www.stockholm.se/miljoforvaltningen](http://www.stockholm.se/miljoforvaltningen).

## **Förvaltningens synpunkter**

Bullerskyddsarbetet har under en lång följd av år varit ensidigt inriktat mot skyddsåtgärder i form av skärmar eller ljudreducerande fönsteråtgärder. I Stockholm, men även Göteborg, har betydande satsningar gjorts på byggande av skärm eller installation av fönster för de mest utsatta. Arbetet i Stockholm har varit mycket framgångsrikt och uppskattat, vilket beskrivs i ett parallellt ärende till nämnden, punkt 16.

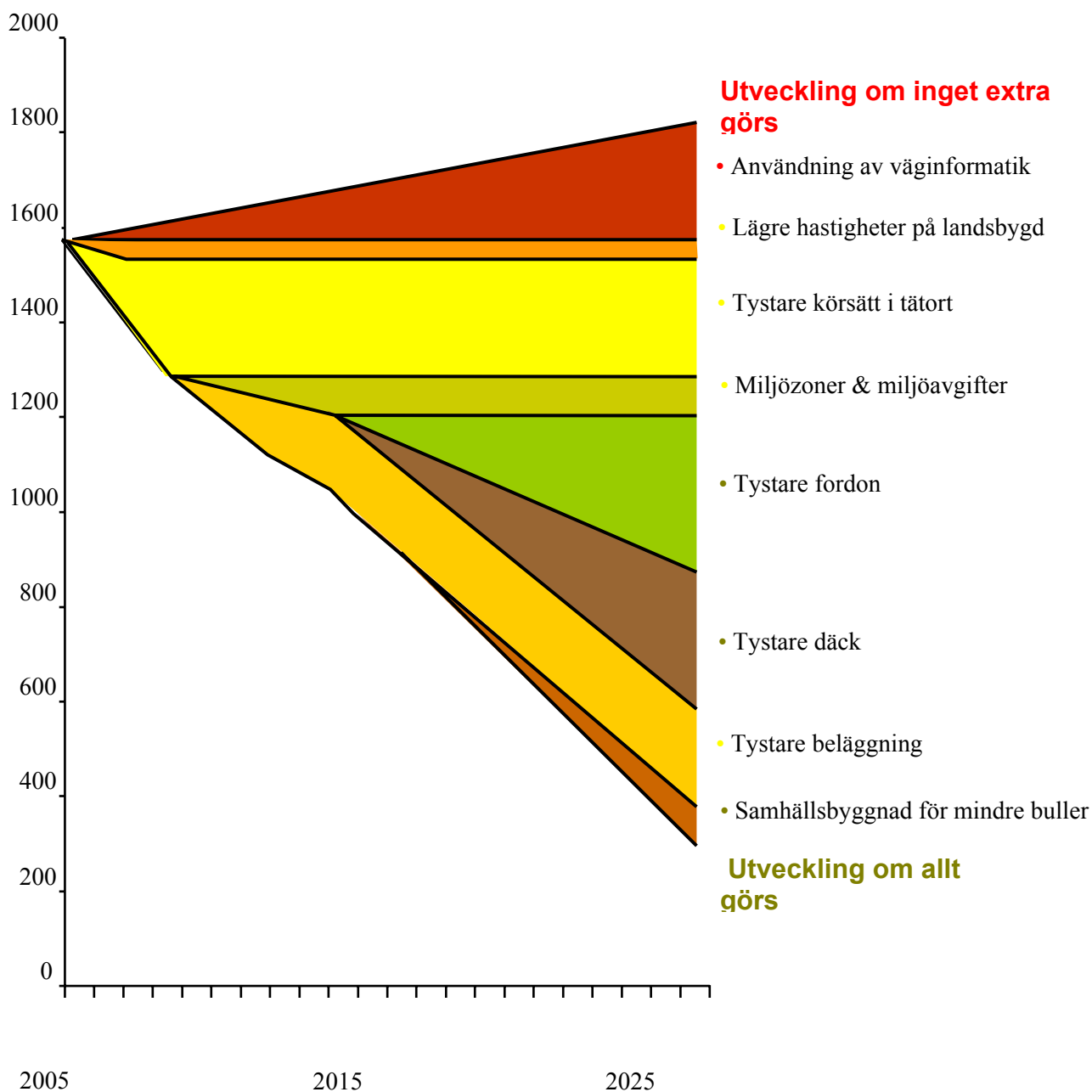
När de mest bullerutsatta nu erhållit skyddsåtgärder är det nödvändigt med en breddning av bullerarbetet, som flyttar fokus till åtgärder vid källan, för att kunna minska samhällsbullret och de negativa hälsoeffekter som exponeringen innebär. Skyddsåtgärder kommer även i fortsättningen behövas på vissa platser och för de mest utsatta, men i mindre omfattning än hittills.

Det aktuella projektet är en viktig del i ovan beskrivna strategi som innebär att se över möjligheterna till minskat källbuller. Inom Chalmers finns omfattande kunskaper om däck/vägbanebuller, Gröna Bilister har lång erfarenhet av fordonsemissioner, gränsvärden och incitament och Vägverket är ansvarig sektorsmyndighet inom området. Projektgruppens sammansättning med dessa parter samt Miljöförvaltningen i Stockholm och Göteborg är därför väl lämpad för uppgiften att utveckla ett kunskapsunderlag.

Mycket kunskap om åtgärdsbehov och möjligheter finns sedan tidigare. Rapporten kompletterar och uppdaterar fakta inom flera områden och utgör därigenom ett värdefullt och aktuellt kunskapsunderlag. I kapitlet som beskriver åtgärder vid källan finns sammanfattande beskrivningar av buller från fordon, däck, vägbeläggningar och körsätt samt möjligheter att reducera bullret från var och en av dessa källor.

Miljöförvaltningen beskrev inom ett arbete med trafikmiljöprogram för Stockholm för ett antal år sedan, den stora potential som finns när det gäller minskat källbuller. Arbetet med förordningen om omgivningsbuller kommer på sikt leda till en ökad fokusering på källbullret. Även Vägverket har tidigare tagit fram beskrivningar av potentiella utvecklingsmöjligheter av antalet utsatta för vägtrafikbuller i landet, se figur 1.

figur 1  
Förändrat antal utsatta för buller >55 dBA  
utomhus vid bostäder (tusental)



En viktig slutsats är att det inte finns några tekniska hinder att inom EU skärpa gränsvärdena för buller från personbilar, däck och motorcyklar. Sveriges agerande internationellt har dock hittills varit passivt och inte i några sammanhang pådrivande.

För många miljöfordon saknas uppgifter om bulleremissioner, vilket i sig är en anledning till att frågan behöver studeras vidare. Miljöbilar avsedda för etanoldrift är troligen bullrigare än motsvarande bensinmodeller, på grund av förhöjd kompression. Införande av bullerkrav i miljöbilsdefinitionen har diskuterats och är med anledning av ovanstående en angelägen fråga. Det är väl känt att dubbdäck inte enbart är ett problem för uppkomsten av hälsofarliga partiklar. Dubbdäck är också ett stort bullerproblem.

Rapporten utmynnar i flera åtgärdsförslag, varav de viktigaste förslagen är följande:

- Uppvakta regeringen om behovet av en tydligare svensk bullerpolitik inom EU. Det finns betydande tekniska möjligheter att inom EU skärpa gränsvärdena för buller från fordon och däck.
- Uppvakta regeringen och polisen med förslag på åtgärder för att begränsa bullret från motorcyklar. Även för motorcyklar finns tekniska möjligheter att inom EU begränsa gränsvärdena, parallellt med skärpt kontroll inom storstäderna.
- En plan för utbyte till lågbullrande vägbeläggningar, förslagsvis i samverkan mellan de tre storstädernas Trafikkontor och Miljöförvaltningar samt Vägverket.
- Åtgärder för att begränsa dubbdäcksanvändningen.
- Se över möjligheten att införa hastighetsövervakning med kameror.
- Genomföra föreslagna åtgärder i Skanstullsområdet som ett pilotprojekt. Området vid Skanstull är ett av de fem områden som studerats inom ramen för utredningen. Området har befunnits särskilt lämpligt för genomförande av föreslagna åtgärder i form av ett pilotprojekt.
- Krav på buller från fordon och däck vid upphandling av transporttjänster och inköp av stadens egna fordon.

Vissa av förslagen ovan kan komma att beaktas i arbetet med åtgärdsprogram mot buller enligt förordningen om omgivningsbuller, SFS 2004:675. I övrigt tar förvaltningen inte ställning till ovan föreslagna åtgärder.

Projektet kommer att avslutas med ett heldagsseminarium i Stockholm den 30 maj 2007 med Sveriges Kommuner och Landsting som arrangör. Då kommer de olika delar som rapporten behandlar att diskuteras, bland annat de senaste rönen gällande lågbullrande vägbeläggningar.

Slut

#### **Bilagor:**

Bilaga 1                      Rapport ”Tystare parker och friluftsområden – Om att dämpa vägtrafikbuller vid källan”