



Anna Mróz
Miljö- och hälsoskyddsinspektör
Telefon 08-508 28 917
anna.mroz@miljo.stockholm.se

Till
Miljö- och hälsoskyddsnämnden

”HANDLINGSPLAN – BULLER, STOMLJUD OCH VIBRATIONER”, BILAGA 2 TILL NORRA LÄNKENS KONTROLLPROGRAM UNDER BYGGTIDEN

Förslag till beslut

Förelägga Vägverket att under byggandet av Norra länken i Stockholm även följa bilaga 2 till ”Kontrollprogram under byggtiden – Övergripande” ”Handlingsplan – Buller, stömljud och vibrationer” med följande ändring:

1. Riktvärdet för stömljud för boende ska vara 40dB(A) kvällstid (kl. 19-22) vardagar. Vid överskridanden under längre tid än en vecka ska de boende erbjudas evakuering.

Gunnar Söderholm

Gustaf Landahl

Sammanfattning

Vägverket har tagit fram ett förslag till en handlingsplan för buller, stömljud och vibrationer som utgör den sista delen av Norra länkens ”Kontrollprogram under byggtiden – Övergripande”. Miljö- och hälsoskyddsnämnden har godkänt Vägverkets plan och förelade den 13 juni 2006 Vägverket att följa den upprättade planen. Vid detta beslut undantogs dock bilaga 2 som alltså är den nu aktuella ” Handlingsplan – Buller, stömljud och vibrationer stömljud”. Vägverket önskade avvakta en prövning i Länsstyrelsen av motsvarande frågor gällande Citybanan.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden har nu alltså att ta ställning till den återstående delen av Vägverkets kontrollprogram under byggtiden för Norra Länken. Förvaltningen anser att handlingsplanen som lämnats in är väl utformad och föreslår att Miljö- och hälsoskyddsnämnden förelägger Vägverket att följa den dock ett enda undantag, att det av Vägverket föreslagna riktvärdet för stömljud, 45 dB(A) kvällstid (kl. 19-22) vardagar, som ändras till 40 dB(A) för bostäder. Mellan kl 22 – 06 kommer det inte att pågå störande verksamhet. Riktvärdena för stömljud som omnämns i föreliggande tjänsteutlåtande avser den ekvivalenta ljudnivån inomhus under byggtiden för Norra länken om inte annat anges.

Det finns inga entydiga regler för stömljudsbuller inomhus. Socialstyrelsens regler föreskriver en ekvivalent ljudnivå på 30 dB(A). Vid Södra Länken tillämpades 40 dB(A). Länsstyrelsens har i ett avgörande rörande buller från byggandet av Citybanan tillåtit 45 dB(A) eftersom en något högre bullernivå skulle förkorta den sammanlagda tid som störande verksamhet skulle pågå. Detta avgörande har varit vägledande för Vägverkets förslag till Norra länkens bullervillkor. Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Solna har godtagit Vägverkets förslag om 45 dB (A).

Förvaltningen delar Vägverkets uppfattning att det inte finns rimliga tekniska möjligheter med bibehållen byggtid att begränsa stömljusstörningarna under byggtiden. Det kommer därför att vara tillåtet att överskrida riktvärdet 40 dB(A), men de boende som beräknas störas mer än en vecka av sådana ljudnivåer skall erbjudas evakuering. Med förvaltningens förslag kommer antalet hushåll som skall erbjudas evakuering att stiga från 168 till 295, vilket enligt förvaltningen inte nämnvärt kommer att förlänga störningstiden och utgör inte heller en orimlig merkostnad

Redan att acceptera 40 dB(A) är att frånga gällande riktlinjer för inomhusbuller. Förvaltningen menar dock att det inte finns skäl att frånga tillämpningen från byggande av Södra Länken och har därför godtagit den högre nivån om 40 dB(A), men menar således att det inte finns skäl att helt bifalla Vägverkets förslag.

Bakgrund

Norra länken är en riksväg som Vägverket avser att bygga mellan Norrtull och Värtan och med en anslutning till Roslagsvägen vid Frescati. Totalt blir det en ca fem kilometer lång trafikled som till största delen kommer att gå i tunnlar under jord. Att bygga en anläggning av Norra länkens storlek kan orsaka stora störningar såväl för trafikanter som för boende och företagare som kommer att vistas inom det berörda området. Byggarbetet beräknas pågå som mest intensivt mellan år 2007 och 2011. Därefter ska inrednings- och installationsarbeten ta vid och hålla på fram till och med år 2015 då vägprojektet ska vara klart. Miljö- och hälsoskyddsnämnden kommer att vara tillsynsmyndighet för den miljöfarliga verksamhet som byggandet medför.

Ett infrastrukturprojekt av Norra länkens storlek är speciellt med avseende på de störningar som kan komma att uppstå. Det finns dock erfarenhet hos såväl verksamhetsutövare som tillsynsmyndigheter. Det projekt som tillför mest erfarenheter är Södra länken som ju också byggdes av Vägverket. Många av dem som ingår i Vägverkets projektorganisation för Norra länken medverkade också vid Södra länken.

För att det ska bli tydligt för såväl Vägverket, dess entreprenörer som Miljö- och hälsoskyddsnämnden vilka krav som gäller, samt framgå hur kontroller, mätningar och provtagningar går till, behöver ett kontrollprogram finnas. Ett bra kontrollprogram är också väsentligt för att säkerställa att anläggningsarbetena klarar miljöbalkens hänsynsregler.

Vägverket har i samråd med Stockholms och Solnas miljöförvaltningar upprättat ”Kontrollprogram under byggtiden” för Norra länken som består av ett övergripande dokument, som beskriver kontrollprogrammets uppbyggnad, samt nedanstående bilagor:

1. Översiktskarta
2. Handlingsplan - buller, stomljud och vibrationer
3. Stockholm Vattens krav på länshållningsvatten som leds till spillvattennätet
4. Handlingsplan för länshållningsvatten till recipienterna Brunnsviken, Laduviken, Husarviken och Lilla Värtan
5. Handlingsplan kemisk injektering
6. Handlingsplan förorenad mark
7. Handlingsplan kommunikation

I ett beslut daterat den 13 juni 2006 (bilaga 1) förelade Stockholms Miljö- och hälsoskyddsnämnd Vägverket att inom byggprojektet Norra länken följa det övergripande kontrollprogrammet samt bilagorna 1 och 3 till 7. Bilaga 2, Handlingsplan - buller, stomljud och vibrationer - inkluderades inte i föreläggandet eftersom Vägverket ville avvakta utgången av den då pågående överprövningen av ett beslut där Miljö- och hälsoskyddsnämnden förelagt Banverket rörande byggandet av Citybanan. Eftersom Banverkets ärende också rör buller som uppkommer under byggtiden av ett infrastrukturprojekt har Vägverket sett Länsstyrelsens beslut i detta ärende som vägledande för Norra länkens bullervillkor.

LÄNSSTYRELSENS BESLUT OM RIKTVÄRDEN FÖR CITYBANAN

Miljö och hälsoskyddsnämnden beslutade den 20 september 2005 i nu aktuella hänseenden rörande byggandet av Citybanan att hushåll som hade ljudnivåer över 35 dB(A) och som stördes mer än en vecka skulle erbjudas evakuering. Banverket överklagade beslutet till Länsstyrelsen och yrkade att endast de som hade ljudnivåer mer

än 45 dB(A) i mer än tre veckor skulle erbjudas evakuering. Vid prövningen i Länsstyrelsen medgav nämnden att bullernivån kunde ökas till 40 dB(A).

Den 11 december 2006 beslutade Länsstyrelsen att delvis bifalla Banverkets överklagande av Miljö- och hälsoskyddsnämndens föreläggande. Enligt beslutet, se bilaga 2, bifölls Banverkets yrkande om att höja den tillåtna ljudnivån till 45 dB(A), medan yrkandet om att utsträcka den tid under vilken boende skall vara störd för att erbjudas evakuering avslogs.

Länsstyrelsens motiverar sitt beslut med att ett strängare riktvärde skulle medföra att byggtiden skulle förlängas till följd av det stora antalet evakueringslägenheter som skulle behöva tillhandahållas.

HANDLINGSPLAN FÖR BULLER M.M.

Vägverkets förslag till "Handlingsplan - Buller, stömljud och vibrationer", som utgör en del av Norra länkens kontrollprogram under byggtiden, inkom till Miljöförvaltningen den 2 januari 2007.

Handlingsplanen innehåller ett program i flera steg för hantering av buller, stömljud och vibrationer från anläggningsarbeten i samband med byggandet av Norra länken. I handlingsplanen föreslår Vägverket riktvärden för buller och stömljud där överskridanden av dessa ska rendera i åtgärder som t ex byte av arbetsmetod, avskärmning och tidsbegränsning av bullrig verksamhet, förstärkt ljudisolering samt flyttning respektive evakuering av hyresgäster.

De i handlingsplanen angivna riktvärdena samt åtgärdsförslagen kommer att i tillämpliga delar att anges i ett s.k. MEG-dokument beroende på entreprenad. Förkortningen MEG står för "Miljökrav för entreprenadens genomförande" och är ett dokument som Vägverket tar fram för varje entreprenad som upphandlas. Dokumentet anger vilka miljökrav som Vägverket ställer på entreprenören och hur entreprenören ska visa att han uppfyller dessa krav. I takt med att entreprenaderna upphandlas kommer Miljö- och hälsoskyddsnämnden få respektive MEG för kännedom allteftersom de tas fram.

Vägverkets förslag till handlingsplan, inklusive de olika riktvärdena för buller, stömljud och vibrationer samt förslag på åtgärder, kan läsas i sin helhet i bilaga 4.

KOMMUNIKATION MED VÄGVERKET ANGÅENDE RIKTVÄRDET FÖR STÖMLJUD

Som redan nämnts tidigare i tjänsteutlåtandet så har Länsstyrelsens beslut gällande Citybanan legat till grund för Vägverkets beskrivning och hantering av riktvärdena för stömljud i handlingsplanen för buller, stömljud och vibrationer under byggtiden för Norra länken.

I samband med att Miljöförvaltningen granskat den erhållna handlingsplanen har förvaltningen övervägt vilken störningsnivå som ska godtas och kommit till slutsatsen att riktvärdet för stömljud bör vara 40 dB(A), under vardagar kl.19-22, och inte 45 dB(A) som Vägverket föreslår och som Länsstyrelsen beslutat om för Citybanan.

Till skillnad från byggprojektet Citybanan, där Länsstyrelsens beslut baserar sig på bedömningen att projektet skulle bli förlängt med ett strängare riktvärde, bedömer förvaltningen att så inte är fallet med byggprojektet Norra länken.

Vägverket har fått möjlighet att yttra sig över den föreslagna ändringen av riktvärdet. Kommunikationen har skett genom att Vägverket fått yttra sig över förvaltningens förslag till föreläggande genom att ta del av och få lämna synpunkter på ett utkast till ett tjänsteutlåtande.

Vägverkets yttrande

Vägverkets yttrande beträffande förvaltningens förslag till ändring av riktvärdet för stömljud mottogs av Miljöförvaltningen den 24 maj 2007 (bilaga 5). Enligt yttrandet står Vägverket fast vid att riktvärdet för stömljud under vardagskvällar (kl. 19-22) ska vara 45 dB(A). Vägverket har anfört följande argument för detta:

- Vägverket har under en lång tid haft regelbundna möten med miljöförvaltningens tjänstemän. Vid dessa möten har man varit överens om att Länsstyrelsens beslut om riktvärden för Citybanan också skulle vara vägledande för Vägverket i projekt Norra länken.
- Vägverket anser det olyckligt att olika riktvärden tillämpas för olika projekt inom samma kommun. Både för berörda verk, myndigheter, närboende samt för entreprenörerna kan de skilda signalerna uppfattas som förvirrande och orättvisa.
- Solna kommun har antagit kontrollprogrammet i sitt ursprungliga utseende med riktvärdet 45 dBA för stömljud kvällstid (19-22) vilket gör att olika riktvärden dessutom gäller inom samma entreprenad av Norra länken.
- Norra länken projektet berör ett förhållandevis stort antal undervisningslokaler. Då alternativa undervisningslokaler är svåra att erbjuda på grund av verksamhetens speciella art, måste projektgenomförandet särskilt anpassas till dessa. En sådan anpassning är att förlägga vissa arbetsmoment kvällstid efter att undervisningen avslutats.
- De boende som exponeras för stömljud över riktvärdet under mer än en vecka kommer att erbjudas alternativt boende.
- Ett riktvärde på 40 dBA kvällstid skulle innebära att projektets genomförandetid förlängs med omkring en månad. Förseningar är olyckliga på många sätt. De som störs kommer att störas under en längre tid och projektet beräknas bli ca 18 Mkr dyrare.

- Med tydlig information och bra dialog med de berörda kan allmänhetens oro och antalet störda minskas. Vägverket lägger ned mycket stora resurser på kommunikationsarbete och har en organisation för att kunna ta emot klagomål dygnet runt. Kommunikationsplanen för Norra länken är antagen av Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Stockholm.

Förvaltningens synpunkter

Nedan bemöter förvaltningen Vägverkets synpunkter på förslaget att riktvärdet för stömljud under vardagskvällar bör vara 40 dB(A) och inte 45 dB(A) som verket föreslår i handlingsplanen för buller m.m.

Möten med Miljöförvaltningen

Ett av Vägverkets argument för att tillåta riktvärdet 45 dB(A) är att flera möten hållits med bl.a. Stockholms miljöförvaltning där verket menar att förvaltningen varit överens med Vägverket om att stömljudsnivåerna som Länsstyrelsen fattade beslut om för Citybanan också skulle vara vägledande för projektet Norra länken.

Miljöförvaltningen instämmer i att förvaltningen inte haft något att invända mot att Vägverket ville invänta Länsstyrelsens beslut gällande Citybanan. Överenskommelsen om att Länsstyrelsens beslut kunde vara vägledande även för Norra länken har dock byggts på förutsättningen att skälen till Länsstyrelsens beslut gällande Citybanan även skulle vara tillämpliga för byggprojektet Norra länken. Grunden till Länsstyrelsens beslut avseende Citybanan skiljer sig dock fundamentalt från de förutsättningar som gäller vid byggnationen av Norra länken. Till skillnad från Citybanan, där flera tusen boende skulle behöva erbjudas evakuering, är det för Norra länkens del endast 295 boende som totalt kommer omfattas av ett sådant erbjudande med förvaltningens förslag till riktvärde.

Förvaltningen menar därför att Länsstyrelsens avgörande rörande Citybanan inte är analogt tillämplig på byggandet av Norra Länken. Det saknar därvid betydelse om någon överenskommelse träffats eller ej att låta Länsstyrelsens beslut rörande Citybanan vara avgörande för reglerna för byggandet av Norra Länken.

Olika riktvärden för stömljud inom Stockholms stad

Ett annat argument som Vägverket framför, i det fall Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar i enlighet med förvaltningens förslag, är att det sannolikt kommer vara samma entreprenörer som kommer att verka inom både byggprojektet Norra länken och Citybanan. Vägverket menar att detta kan komma att medföra svårigheter för verket att förklara för entreprenörer, myndigheter, allmänhet m.fl. varför olika riktvärden gäller för de olika infrastrukturprojekten inom samma kommun. Förvaltningen vill här framhålla att det föreslagna riktvärdet handlar om när Vägverket respektive Banverket ska erbjuda evakuering och inte om att entreprenörerna ska behöva arbeta under olika förutsättningar.

Det torde för övrigt inte vara ovanligt att det förekommer olika riktvärden vid olika tillfällen och i olika situationer utan att det utgör en komplikation när en Byggherre skall ge sin entreprenör instruktioner.

Olika riktvärden för stömljud inom samma entreprenad

Eftersom Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Solna antagit Vägverkets förslag till riktvärden för stömljud kan ett strängare riktvärde inom Stockholms kommun leda till att olika riktvärden gäller inom en och samma entreprenad. Vägverket befarar att detta kan leda till att entreprenörens efterlevnad av kraven minskar och att kommunikationen mot externa aktörer och allmänhet försvåras.

Förvaltningen delar inte den uppfattningen. Det rör sig i praktiken om 127 familjer som behöver informeras.

Vad i övrigt gäller Miljö- och hälsoskyddsnämndens beslut i Solna att godta den högre störningsnivån har de inte närmare motiverat detta ställningstagande.

Anpassning till undervisnings- och konferenslokaler

Vägverket framhåller även det stora antalet undervisningslokaler som ett argument för att tillåta 45 dB(A) på vardagskvällar. Då alternativa undervisningslokaler är svåra att erbjuda på grund av undervisningsverksamhetens speciella art, har projektgenomförandet planerats så att vissa arbetsmoment förläggs till kvällstid efter att undervisningen avslutats.

Miljöförvaltningen ser ingen motsättning mellan det planerade projektgenomförandet och förvaltningens krav på ett strängare riktvärde för stömljud som endast gäller bostäder och inte undervisningslokaler.

Anpassning till bostäder

I projekt Norra länken är antalet bostäder i anslutning till bergtunnlarna litet i förhållande till andra stora infrastrukturprojekt i staden, exempelvis projektet Citybanan. Enligt Vägverket kommer boende som exponeras för stömljud över riktvärdet i mer än en vecka att erbjudas alternativt boende. En vecka gäller även för Citybanan enligt Länsstyrelsens beslut.

Miljöförvaltningen tycker att Vägverkets erbjudande är vällovligt och har inga ytterligare synpunkter gällande denna fråga.

Projektet blir dyrare och tar längre tid

Enligt Vägverket kommer ett strängare riktvärde att medföra att tidplanen för projektet kommer att förskjutas med ca en månad till följd av att arbetstiden för vissa moment minskar och att projektet kommer bli ca 18 miljoner kronor dyrare.

Miljöförvaltningen delar inte Vägverkets slutsats att ett strängare riktvärde skulle medföra att genomförandetiden för projektet behöver förlängas. Eftersom det inte är

tekniskt möjligt att begränsa bullerstörningar som härrör från stomljud menar förvaltningen att tidplanen inte behöver förlängas utan istället att fler boende får erbjudas ersättningsbostäder. Enligt uppgifterna i Vägverkets yttrande innebär det att 295 boende får ett sådant erbjudande jämfört med de 168 boende som skulle omfattas med Vägverkets förslag till riktvärde (45 dB(A)). Förvaltningens förslag till riktvärde (40 dB(A)) medför därmed inte heller någon kostnadsökning till följd av en tidsförskjutning av projektet utan snarare en merkostnad som kan uppkomma på grund av att fler evakueringsbostäder behöver tillhandahållas. Erfarenheter från byggandet av Södra länken visar också att det var endast ett fåtal boende som utnyttjade erbjudandet om evakuering och det är inte sannolikt att det ytterligare antal hushåll som Vägverkets har att erbjuda evakuering kommer att försena projektet eller förlänga störningstiden för övriga boende.

Den föreslagna ändringen av riktvärdet från 45 dB(A) till 40 dB(A) innebär att Vägverket får erbjuda ytterligare 127 boende möjligheten att evakueras jämfört med de 168 boende som skulle erhålla ett sådant erbjudande med verkets förslag till riktvärde, se tabell 1. Vägverket har avstått från att svara på vad merkostnaden blir för dessa ytterligare 127 evakueringslägenheter. Verkets motivering till att de avstår från att svara är att de står fast vid sitt tidigare lämnade yttrande där de menar att ett strängare riktvärde kommer att medföra att tidplanen för projektet kommer att förskjutas med ca en månad till följd av att arbetstiden för vissa moment minskar och bli ca 18 miljoner kronor dyrare.

Tabell 1. Antal boende med stomljud över olika ljudnivåer. (Tabell hämtad från Vägverkets yttrande, bilaga 5.)

	Antal boende
>35 dB(A)	518
>40 dB(A)	295
>45 dB(A)	168

Vägverkets kommunikationsarbete

Förvaltningen delar Vägverkets synpunkter i denna fråga, d.v.s. att en god kommunikation mellan Vägverket och berörd allmänhet kan bidra till att färre personer känner oro och att antalet störda därmed kan minskas. En god kommunikation torde även medföra att färre väljer att utnyttja erbjudanden om evakuering.

Ytterligare synpunkter från Vägverket

I samband med ytterligare kommunikation angående riktvärdet för stomljud har Vägverket framfört fler synpunkter, utöver dem som angetts i deras yttrande, som de uttryckt önskemål om att förvaltningen ska bemöta.

Vägverket vidhåller bl.a. att de inte anser att man generellt kan planera för arbeten som ger högre stomljuds nivåer än gällande riktvärden. Verket menar att en sådan planering medför att trovärdigheten för projektets miljökrav urholkas.

Även om Vägverkets inställning till miljökraven är berömvärd menar förvaltningen att verket inte klarar att uppfylla den höga ambitionsnivån ens med det riktvärde för stömljud som verket själv föreslår. Av de uppgifter som Vägverket lämnat i sitt yttrande till förvaltningen framgår det att även om riktvärdet fastställs till 45 dB(A) så kommer 168 boende att utsättas för nivåer över detta värde (tabell 1). Detta medför med andra ord att Vägverket måste planera för arbeten som ger högre stomljuds nivåer även med ett mindre strängt riktvärde. Även om förvaltningens förslag till riktvärde innebär att ytterligare 127 boende får erbjudas evakuering påverkar inte det trovärdigheten i Vägverkets information.

Verket har även ställt följande frågor som samtliga är mycket relevanta men inte bara om riktvärdet för stömljud beslutas efter förvaltningens förslag. Även om riktvärdet för stömljud beslutas i enlighet med Vägverkets egna förslag är detta frågeställningar som verket måste ha en beredskap för att hantera.

1. *Hur ska vi hantera de som inte vill evakueras? Av erfarenhet vet vi att de är mycket få som väljer att flytta.*

Förvaltningens svar:

Om den boende väljer att inte utnyttja ett skäligt erbjudande om evakuering har Miljöförvaltningen inga ytterligare krav på Vägverket.

2. *Ska de acceptera hur höga stomljuds nivåer som helst?*

Förvaltningens svar:

Sjävklart inte. Vägverket och förvaltningen är överens om alla åtgärder och kontroller som Vägverket skall genomföra för att minimera störningarna för boende och andra. Men i den mån det inte finns möjlighet att undvika för höga störningsnivåer får dessa godtas och den som inte vill ta emot erbjudande om evakuering kan inte på den grunden nå framgång med begäran om åtgärder från Miljö- och hälsoskyddsnämnden som tillsynsmyndighet.

3. *Om man tackar nej till evakuering har man då avsagt sig rätten att klaga när man är störd?*

Förvaltningens svar:

Rätten att klaga ändras inte, men möjligheten till framgång begränsas om man som boende inte vill acceptera ett erbjudande om evakuering eller motsvarande.

4. *Hur kommer ni på miljöförvaltningen att hantera klagomål från boende som väljer att inte evakueras?*

Förvaltningens svar:

Om klagomålet gäller frågan om för höga stomljudsnivåer och det beror på verksamhet där förvaltningen och Vägverket är överens om att det inte finns tekniska möjligheter att begränsa störningarna och den boende har fått ett skäligt evakueringserbjudande – kommer nämnden sannolikt att lämna klagomålen utan åtgärd.

5. *Vad ska vi kommunicera för stomljuds nivå som entreprenören ska planera efter?*

Förvaltningens svar:

Vad avser frågan om vilka stomljuds nivåer som ska kommuniceras till entreprenörerna så menar förvaltningen att det inte i första hand är en fråga som kan lösas med kommunikation. Eftersom det inte är tekniskt möjligt att begränsa dessa bullerstörningar så är det snarare en styrningsfråga. Vägverket måste med andra ord se till att alla boende som beräknas utsättas för överskridanden erbjuds möjligheten att evakueras eller att flytta under en del av dagen.

SAMMANFATTANDE BEDÖMNING

Handlingsplanen för buller, stömljud och vibrationer utgör den sista delen av Norra länkens kontrollprogram (som nämnden fattade beslut om den 13 juni 2006) och utgör därmed den sista pusselbiten i dokumentet.

Förvaltningen anser att Vägverkets förslag till handlingsplan för buller, stömljud och vibrationer, som utgör bilaga 2 i kontrollprogrammet för Norra länken, i stort är väl avvägt och på ett bra sätt tar tillvara de erfarenheter som finns från liknande projekt, främst byggandet av Södra länken. Förvaltningen föreslår därför att Miljö- och hälsoskyddsnämnden förelägger Vägverket att följa handlingsplanen med undantag av det av Vägverket föreslagna riktvärdet för stömljud, 45 dB(A) kvällstid (kl. 19-22) vardagar, som för bostäder ändras till 40 dB(A).

De i handlingsplanen angivna riktvärdena för buller har olika ursprung beroende på varifrån bullerstörningen härstammar. Riktvärdena för byggbuller utom- och inomhus följer "Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser" (NFS 2004:15). Riktvärdena för övrig bullrande verksamhet (t.ex. fläktar och kompressorer) följer Naturvårdsverkets allmänna råd för externt industribuller (SNV 1978:5 rev. 1983). Till skillnad mot de ovan nämnda riktvärdena, som i bägge fallen utgår från Naturvårdsverkets allmänna råd, har Länsstyrelsens beslut avseende kontrollplanen för Citybanan varit vägledande för Vägverkets förslag till riktvärden för stömljud.

Länsstyrelsens beslut för Citybanan har baserat sig på bedömningen att ett strängare riktvärde än det som Banverket själv föreslagit skulle innebära en förlängning av projektets byggtid till följd av den stora mängd boende som skulle behöva erbjudas evakueringslägenheter. Förvaltningen menar att en sådan förlängning av byggtiden inte är sannolik för Norra länkens del. Till skillnad mot byggprojektet Citybanan, där flera tusen boende skulle behöva erbjudas evakueringsmöjligheter, är det totalt endast 295 boende som får erbjudas ett alternativt boende i samband med byggnationen av Norra länken med förvaltningens förslag till riktvärde. Merkostnaderna är inte heller oskäligen.

Stressen av buller kan leda till sömnproblem, irritation och huvudvärk. En studie från Karolinska institutet och Stockholms läns landsting pekar också på ett samband mellan buller och högt blodtryck. För människor som redan har hjärt- och kärlsjukdomar kan stressen över byggbullret även leda till mer allvarliga komplikationer. Buller medför också störningar som kan vålla praktiska besvär för vissa grupper av boende. Barnfamiljer med små barn som behöver komma i säng tidigt för att orka upp på mornarna är t.ex. en sådan grupp av boende. Även människor med yrken som innebär att de behöver gå upp tidigare än vanligt och därmed även lägga sig innan kl. 22, så som t.ex. sjukvårdspersonal, chaufförer m.fl., kan få sin dygnsrytm störd med påföljden att både deras jobb och deras hälsa blir lidande.

För att motverka att boende utsätts för störningar som har en negativ effekt på deras hälsa och deras vardagliga rutiner, och då det inte är tekniskt möjligt att begränsa bullerstörningar som härrör från stomljud, bygger förvaltningen förslag till riktvärde på ståndpunkten att riktvärdet ska utgöra en bullergräns vid vilken Vägverket ska erbjuda boende som utsätts för buller över 40 dB(A) under vardagskvällar ett alternativt boende.

Förvaltningen bedömer också att merkostnaden, som Vägverket får till följd av att ytterligare 127 boende får erbjudas en möjlighet till evakuering, inte kan vara orimlig i förhållande till den totala kostnaden på ca sju miljarder kronor för byggnationen av Norra länken.

Vid byggandet av Norra länken har Vägverket beräknat att totalt 295 boende kommer bli utsatt för stomljud över riktvärdet 40 dB(A). Detta antal kan jämföras med byggprojektet Södra länken där Vägverket haft beredskapen för en betydligt större andel boende, drygt 7000 lägenheter, som beräknades bli utsatta för stomljudsstörningar över riktvärdet 40 dB(A). Förvaltningen har inga exakta uppgifter om andelen boende som utnyttjade Vägverkets erbjudande om evakuering i samband med byggprojektet Södra länken, men det torde inte röra sig om mer än 10 %. Mot bakgrund av detta ser förvaltningen inte heller det som orimligt att Vägverket erbjuder totalt 295 boende möjligheten att evakueras i samband med byggnationen av Norra länken. Förvaltningen menar även att det inte finns någon anledning att tillämpa ett högre riktvärde för stomljud vid byggandet av Norra länken än vad som tillämpades av Vägverket för byggprojektet Södra länken (bilaga 6).

Förvaltningens argument för en ändring av riktvärdet för stömljud i samband med byggandet av Norra länken kan sammanfattas enligt följande:

- Eftersom det inte finns några tekniska möjligheter att vidta åtgärder för att minska stömljud menar förvaltningen att valet av riktvärde inte påverkar projektets byggtid och att det föreslagna riktvärdet därför ska utgöra en bullergräns vid vilken de boende ska erbjudas en möjlighet till evakuering.
- Till skillnad från Citybanan, där Länsstyrelsen bedömt att ett strängare riktvärde skulle medföra en förlängning av projektets byggtid till följd av den stora mängd boende som skulle få erbjudas evakueringslägenheter, menar förvaltningen att byggtiden inte kommer att behöva förlängas för Norra länkens del till följd av antalet evakueringar.
- Merkostnaden som Vägverket får till följd av att ytterligare 127 boende får erbjudas en möjlighet till evakuering, jämfört med verkets förslag till riktvärde, är inte orimlig i förhållande till den totala kostnaden för byggandet av Norra länken.
- Den tillåtna byggbullernivån under vardagskvällar blir den samma som även tillämpades av Vägverket vid byggandet av Södra länken.

Slut

Bilagor

- Bilaga 1 Miljö- och hälsoskydds nämndens beslut, daterat den 13 juni 2006, gällande ”Norra länken, kontrollprogram under byggtiden”.
- Bilaga 2 Länsstyrelsens beslut, daterat den 11 december 2006, gällande Banverkets överklagande av Miljö- och hälsoskydds nämndens beslut om föreläggande.
- Bilaga 3 Miljö- och hälsoskydds nämndens beslut, daterat den 11 april 2006, gällande ”Banverkets överklagande i ärendet om Kontrollplan i byggskedet – Akustik för Citybanan”.
- Bilaga 4 Bilaga 2 till Norra länkens kontrollprogram under byggtiden: ”Handlingsplan - Buller, stömljud och vibrationer”.
- Bilaga 5 Vägverkets yttrande till Miljöförvaltningen, daterat den 24 maj 2007.
- Bilaga 6 Miljö- och hälsoskydds nämndens beslut, daterat den 17 december 1998, gällande ”Kontrollprogram för byggande av Södra Länken, vattenpåverkan samt riktvärden för stömljud”.