

## Åtgärdsprogram buller Stockholms stad 2019-2023 enligt förordning (2004:675) om omgivningsbuller

[Click here to enter text.](#)

Kommunstyrelsen föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Åtgärdsprogram buller Stockholms stad för åren 2019-2023, enligt förordningen om omgivningsbuller (SFS 2004:675) i enlighet med bilaga 2 till utlåtandet, antas.
2. Åtgärdsprogram buller Stockholms stad för åren 2019-2023 ersätter föregående Åtgärdsprogram buller Stockholms stad (Dnr 303-1953/2013) för åren 2014-2018 som antogs av kommunfullmäktige den 16 juni 2014.
3. Berörda nämnder, d.v.s. exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafiknämnden, ska i övrigt beakta vad som framgår av utlåtandet.
4. Miljö- och hälsoskyddsnämnden får i uppdrag att översända Åtgärdsprogram buller Stockholms stad för åren 2019-2023 till Naturvårdsverket samt till övriga myndigheter och kommuner som berörs av programmet.

**Föredragande borgarrådet Katarina Luhr** anför följande.

Ärendet

Sedan år 2002 finns ett EU-direktiv avseende omgivningsbuller, som har införlivats i svensk lagstiftning genom förordning (2004:675) om omgivningsbuller. Enligt förordningen ska Stockholm och övriga städer med mer än 100 000 invånare enligt direktivet ta fram ett åtgärdsprogram för omgivningsbuller baserat på en kommunomfattande bullerkartläggning samt redogörelse för antal människor som är exponerade.

Enligt förordningen ska åtgärdsprogrammet revideras vart femte år, fastställas av kommunfullmäktige och därefter redovisas till Naturvårdsverket, som rapporterar vidare till EU-kommissionen. Eftersom Naturvårdsverkets

avrapportering bör ske efter årsskiftet och åtgärdsprogrammet gäller från 2019, är det angeläget att det fastställs så snart som möjligt.

Åtgärdsprogrammet utgör stadens samlade syn på hur omgivningsbuller ska hanteras, och fungerar som ett styrande dokument för de nämnder och förvaltningar som på olika sätt arbetar med omgivningsbuller. Några viktiga styrdokument som ligger till grund för åtgärdsprogrammet är översiktsplanen, miljöprogrammet, framkomlighetsstrategin och stadens vägledning för omgivningsbuller vid bostadsbyggande. Ett centralt underlag för det föreslagna programmet har även varit den senaste kommunomfattande bullerkartläggningen från 2016. Förordningen anger krav på vad som ska ingå i ett åtgärdsprogram, vilket beskrivs i programmets inledande kapitel.

Staden har tidigare tagit fram två åtgärdsprogram för åren 2009-2013 och 2014-2018. Åtgärder som av olika skäl inte genomförts i sin helhet under programperioden och fortfarande är relevanta, har överförts till nu föreslaget program. Åtgärdsprogram 2019-2023 ersätter nuvarande program.

I det föreslagna programmet anges vilka behov och åtgärder som behöver prioriteras för att nå stadens mål för god ljudmiljö. Dessa är främst inriktade mot det kommunala vägnätet där staden har rådighet att agera. Genomförande i enlighet med förslaget innebär ett stort steg framåt i arbetet med att begränsa önskat buller och nå en förbättrad ljudmiljö.

## Beredning

Ärendet har initierats av miljö- och hälsoskyddsnämnden och remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, Stockholms Stadshus AB, Länsstyrelsen i Stockholm, Region Stockholms trafikförvaltning, Swedavia samt Trafikverket. Stockholms stadshus AB har i sin tur remitterat förslaget till SISAB, Familjebostäder, SGA Fastigheter och Stockholms Hamn. Exploateringskontoret, Fastighetskontoret och Trafikkontoret har svarat med kontorsyttrande. Stadsbyggnadsnämnden, Länsstyrelsen i Stockholm och Swedavia har inte inkommit med svar.

*Stadsledningskontoret* ser positivt på det nya åtgärdsprogrammet som innebär en ambitionshöjning jämfört med tidigare program och föreslår ett antal revideringar utifrån remissinstansernas synpunkter.

*Exploateringskontoret* är positivt till åtgärdsprogrammet och målsättningen att åtgärda bullerproblem vid källan, men lyfter vikten av att fortsätta arbeta med bullerskyddsåtgärder i synnerhet på skol- och förskolegårdar samt offentliga platser som torg, parker och naturområden.

*Fastighetskontoret* lyfter behovet av att i framtiden ta fram ett eget bullervärde för skolor och förskolor för att förbättra ljudmiljön och undvika en eventuell påverkan på barnens utveckling.

*Trafikkontoret* är huvudsakligen positivt till åtgärdsprogrammet och lyfter att det finns behov av att rikta medel till bulleråtgärder för att programmets ambitioner ska kunna nås. Vidare lyfter kontoret att effektiviteten av ny vägbeläggning som åtgärd mot buller minskar över tid pga slitage, vilket ska tas i beaktning vid bedömning om huruvida och när det är en kostnadseffektiv lösning.

*Stockholms Stadshus AB* är sammantaget positiv till förslagen men ser att det är viktigt att djupare analysera hur förslagen slår mot de verksamheter som kan påverkas samt att beakta förslagens kostnadseffektivitet. Vad gäller ljudnivån för skol- och förskolegårdar anser koncernledningen att det bör vara möjligt att godta avvikelser för vissa delar av gårdarna, för att möjliggöra mer skolgårdsyta i tätbebyggd stadsmiljö.

*Region Stockholms trafikförvaltning* har inga synpunkter på åtgärdsprogrammet.

*Trafikverket* anser att åtgärdsprogrammet är huvudsakligen bra och lever upp till förordningens krav. Vidare lyfter Trafikverket ett antal förslag till kompletteringar, däribland om flygbuller och ett starkare samhällsekonomiskt och folkhälsoperspektiv.

## Mina synpunkter

Buller är ett stort folkhälsoproblem och dess negativa påverkan på vår hälsa och livskvalitet är omfattande. Buller kan ge upphov till många olika besvär, från sömnstörningar och försämrade inlärning till fysiologiska stressreaktioner samt ökad risk för högt blodtryck, hjärtinfarkt och stroke. Extra känsliga för buller är personer med hörselnedsättning, barn, äldre och personer med annat modersmål än det talade. Enligt WHO förloras i Västeuropa minst 1,6 miljoner friska levnadsår till följd av trafikbuller.

I Stockholm uppskattas det i den bullerkartläggningen som staden utförde 2016 att 400 000 stockholmare utsätts för vägtrafikbuller och 21 000 utsätts för spårtrafikbuller som överskrider det långsiktiga riktvärdet på 55 dBA ekvivalent ljudnivå vid bostad. Många stockholmare påverkas även av flygbuller.

Stockholms stad arbetar aktivt sedan drygt 40 år tillbaka för att motverka detta omfattande samhällsproblem. Den första bullerkartläggningen gjordes år 1973, och sedan dess har staden och andra trafikhuvudmän framgångsrikt

arbetat med att minska bullerstörningarna från trafiken. År 2004 infördes krav på att staden ska kartlägga omgivningsbullret enligt en gemensam europeisk metod samt fastställa åtgärdsprogram för att komma tillrätta med bullret.

Detta åtgärdsprogram ersätter det förra och ska gälla under åren 2019-2023. I åtgärdsprogrammet presenteras olika förslag och förhållningsätt för att begränsa bullret, med en tydlig målsättning om att bullerproblem ska åtgärdas vid källan. Till skillnad mot det föregående åtgärdsprogrammet innehåller detta förslag tydligare kostnadsuppskattningar och mer konkreta åtgärder. Med detta kan ljudmiljön i Stockholm stad förbättras och antalet boende som exponeras för trafikbuller i kommunen minskas. Det har i sin tur en positiv inverkan på stadsmiljön, underlättar bostadsbyggandet och bidrar till att skapa en hållbar stad med förbättrad folkhälsa och livskvalitet.

Stadens målmedvetna arbete mot buller sedan många år tillbaka ger resultat: antalet människor som utsätts för höga bullernivåer har minskat sedan föregående kartläggning trots att befolkningen har ökat. Det är viktigt att staden fortsätter att planera för bulleråtgärder för att skapa en god ljudmiljö i hela staden, på skol- och förskolegårdar samt på offentliga platser som torg, parker och naturområden. Idag är det endast 30 procent av stockholmarna som har mindre än 200 meter till ett tyst område med en ljudnivå under 45 dBa. Därför är det särskilt viktigt att fortsätta verka för att rekreationsområden med tystare miljöer, som möjliggör avkoppling och motverkar stress, ska värnas och tillgängliggöras för fler stockholmare.

Åtgärdsprogrammet beskriver stadens ambition för god ljudnivå och presenterar åtgärder och förhållningssätt för att begränsa bullret i Stockholm. Stadens inriktningsmål att vara en hållbart växande och dynamisk storstad med hög tillväxt kräver att vi har regelverk som möjliggör att staden växer samtidigt som miljöfrågorna omhändertas på ett hållbart sätt. Avvägningar och anpassningar kommer därmed att bli nödvändiga i varje enskilt fall.

## Bilagor

1. Reservationer m.m
2. Åtgärdsprogram buller Stockholm 2019-2023

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

**Kommunstyrelsen** delar borgarrådsberedningens uppfattning och föreslår att kommunfullmäktige beslutar följande.

1. Åtgärdsprogram buller Stockholms stad för åren 2019-2023, enligt förordningen om omgivningsbuller (SFS 2004:675) i enlighet med bilaga 2 till utlåtandet, antas.
2. Åtgärdsprogram buller Stockholms stad för åren 2019-2023 ersätter föregående Åtgärdsprogram buller Stockholms stad (Dnr 303-1953/2013) för åren 2014-2018 som antogs av kommunfullmäktige den 16 juni 2014.
3. Berörda nämnder, d.v.s. exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafiknämnden, ska i övrigt beakta vad som framgår av utlåtandet.
4. Miljö- och hälsoskyddsnämnden får i uppdrag att översända Åtgärdsprogram buller Stockholms stad för åren 2019-2023 till Naturvårdsverket samt till övriga myndigheter och kommuner som berörs av programmet.

Stockholm den 24 april 2019

På kommunstyrelsens vägnar:  
ANNA KÖNIG JERLMYR

Katarina Luhr

*Mats Larsson*

## Remissammanställning

### Ärendet

Sedan år 2002 finns ett EU-direktiv avseende omgivningsbuller, som har införlivats i svensk lagstiftning genom förordning (2004:675) om omgivningsbuller. Enligt förordningen ska Stockholm och övriga städer med mer än 100 000 invånare ska enligt direktivet ta fram ett åtgärdsprogram för omgivningsbuller baserat på en kommunomfattande bullerkartläggning samt redogörelse för antal människor som är exponerade.

Enligt förordningen ska åtgärdsprogrammet revideras vart femte år, fastställas av kommunfullmäktige och därefter redovisas till Naturvårdsverket, som rapporterar vidare till EU-kommissionen. Eftersom Naturvårdsverkets avrapportering bör ske efter årsskiftet och åtgärdsprogrammet gäller från 2019, är det angeläget att det fastställs så snart som möjligt.

Åtgärdsprogrammet utgör stadens samlade syn på hur omgivningsbuller ska hanteras, och fungerar som ett styrande dokument för de nämnder och förvaltningar som på olika sätt arbetar med omgivningsbuller. Några viktiga styrdokument som ligger till grund för åtgärdsprogrammet är översiktsplanen, miljöprogrammet, framkomlighetsstrategin och stadens vägledning för omgivningsbuller vid bostadsbyggande. Ett centralt underlag för det föreslagna programmet har även varit den senaste kommunomfattande bullerkartläggningen från 2016. Förordningen anger krav på vad som ska ingå i ett åtgärdsprogram, vilket beskrivs i programmets inledande kapitel.

Staden har tidigare tagit fram två åtgärdsprogram för åren 2009-2013 och 2014-2018. Åtgärder som av olika skäl inte genomförts i sin helhet under programperioden och fortfarande är relevanta, har överförts till nu föreslaget program. Åtgärdsprogram 2019-2023 ersätter nuvarande program.

### **Åtgärdsprogram mot buller 2019-2023**

Programmet föreslår ett antal långsiktiga mål som ska uttrycka en målsättning på sikt och stadens syn på vad som är goda ljudmiljöer:

- Den ekvivalenta ljudnivån inomhus i bostad ska uppfylla 30 dBA
- Den maximala ljudnivån inomhus i bostad ska uppfylla 45 dBA
- Den ekvivalenta ljudnivån uttryckt som LDEN ska uppfylla 60 dBA utomhus invid fasad
- Alla skol- och förskolegårdar ska ha tillgång till avgränsad yta i utemiljön som uppfyller 55 dBA ekvivalent ljudnivå dagtid

- De inre delarna av större rekreatiomsområden ska uppfylla ekvivalent ljudnivå 45 dBA

I det föreslagna programmet anges vilka behov och åtgärder som behöver prioriteras för att nå stadens mål för god ljudmiljö. Dessa är främst inriktade mot det kommunala vägnätet där staden har rådighet att agera. Genomförande i enlighet med förslaget innebär ett stort steg framåt i arbetet med att begränsa önskat buller och nå en

## **Miljö- och hälsoskyddsnämnden**

**Miljö- och hälsoskyddsnämnden** beslutade vid sitt sammanträde den 20 november 2018 att föreslå kommunfullmäktige att anta förslaget till åtgärdsprogram enligt förordning (2004:675) om omgivningsbuller sam översända antaget program till Naturvårdsverket.

**Miljöförvaltningens** tjänsteutlåtande daterat den 5 november 2018 har i huvudsak följande lydelse.

Buller är ett omfattande problemområde som berör många stockholmare. Enligt den senaste bullerkartläggningen, som också ligger till grund för åtgärdsprogrammet, beräknas omkring 400 000 invånare exponeras för trafikbuller någonstans vid sin bostad som överskrider 55 dBA ekvivalent ljudnivå.

Staden har under lång tid arbetat med att begränsa omgivningsbuller. Några av de viktigaste satsningarna som gjorts är skyddsåtgärder i form av dels fasadisolering för de mest utsatta bostäderna och dels uppförande av bullerskyddsskärmar.

Sedan det arbetet inleddes på 1970-talet har uppemot 60 000 boende erhållit minskat buller och därigenom en förbättrad boendemiljö. Arbetet har bedrivits inom den förvaltningsövergripande bullerskyddsgruppen med representanter från exploateringskontoret, stadsbyggnadskontoret, trafikkontoret och miljöförvaltningen.

Redan i samband med det föregående åtgärdsprogrammet konstaterades att arbetet behöver bli mer inriktat mot åtgärder vid källan och omfatta fler områden än enbart de mest bullerutsatta bostäderna. Den inriktningen är fortfarande i högsta grad gällande och har legat till grund för utformningen av föreslaget program.

Åtgärdsprogrammet är indelat i sex stycken åtgärdsområden enligt nedan.

1. Fasadåtgärder och de mest bullerutsatta bostäderna
2. Rekreatiomsområden
3. Skolor och förskolor
4. Vägbeläggningar
5. Offentliga platser
6. Bullerskyddsskärmar och vallar

Åtgärdsområdena täcker in strategiska åtgärder av olika slag. De omfattar skyddsåtgärder i form av fönsteråtgärder och bullerskyddsskärmar, särskilda insatser vid de mest bullerutsatta bostäderna och vid skolor och förskolor, lågbullrande vägbeläggningar samt förbättrad ljudmiljö vid rekreationsområden och offentliga miljöer.

Under varje område beskrivs bakgrund och hittills genomfört arbete samt förslag för den kommande femårsperioden. Total kostnad för hela programperioden uppskattas till cirka 60 mkr, men kostnaden för varje enskild del kommer att behöva studeras mer detaljerat. Arbetet kommer i huvudsak att bedrivas, följas upp och avrapporteras genom stadens bullerskyddsgrupp.

## Beredning

Ärendet har initierats av miljö- och hälsoskyddsnämnden och remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, fastighetsnämnden, stadsbyggnadsnämnden, trafiknämnden, Stockholms Stadshus AB, Länsstyrelsen i Stockholm, Region Stockholms trafikförvaltning, Swedavia samt Trafikverket. Stockholms Stadshus AB har i sin tur remitterat förslaget till dotterbolagen SISAB, Familjebostäder, SGA Fastigheter och Stockholms Hamn.

## Stadsledningskontoret

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 12 april 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Buller i den växande staden är en utmaning men med detta program bedömer stadsledningskontoret att staden både kommer kunna skapa goda livsmiljöer och fortsätta växa.

Stadsledningskontoret anser att det går att bygga bostäder och verksamheter med god ljudmiljö även i bullerutsatta lägen. I de flesta projekten är det möjligt att åstadkomma en betydligt bättre ljudkvalitet än de värden som anges i de förordningar och riktlinjer som Boverket och Naturvårdsverket presenterat, utan att avkall görs på andra kvaliteter. Det är av vikt att löpande se över regelverket för att kunna fortsätta förtäta staden och säkra tillväxten i regionen med både bostäder och arbetsplatser. De ansatser regeringen genomfört avseende översyn av regelverket har framför allt gynnat byggande av mindre bostäder i trafikbullerutsatta lägen. I en snabbt växande stad, där tillgången på mark för bostäder konkurrerar med infrastruktur, hamnar och andra industrier, bör nya förhållningssätt och regelverk till industribuller utvecklas.

I Stockholms översiktsplan anges inriktning för att uppnå en god ljudmiljö. Stadens inriktning är att det är viktigt att i första hand åtgärda bullerproblemen vid källan och



att arbeta med bullerreducerande åtgärder i stadsplaneringen. Det är viktigt att prioritera och vidta bulleråtgärder som skapar förutsättningar för ett ökat bostadsbyggande i täta stadsmiljöer och som stödjer en utbyggnad i enlighet med översiktsplanen. Särskilt angeläget är det att möjliggöra ett ökat bostadsbyggande i goda kollektivtrafiklägen.

Stadsledningskontoret ser positivt på det nya åtgärdsprogrammet som innebär en ambitionshöjning jämfört med tidigare program. Vid tillämpning av riktvärdena för åtgärder ska hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Kostnaderna ska inrymmas inom trafiknämndens ram och både investerings- och driftkostnader ska stå i proportion till effekten, där hur många som berörs av åtgärden är en viktig parameter vid bedömningen.

De långsiktiga målvärden som föreslås definiera en god ljudmiljö i Stockholm finns definierade i redan befintliga styrdokument och överensstämmer med gällande riktvärden för buller.

Utifrån det förslag som behandlades i miljö- och hälsoskyddsnämnden den 20 november 2019 har ett antal revideringar skett utifrån remissinstansernas synpunkter. Förutom mer redaktionella revideringar har ett antal referenser och hänvisningar till program uppdaterats utifrån arbete som har pågått parallellt under tiden som programmet har skrivits fram. Stadens långsiktiga mål har fått en tydligare beskrivning av vilka riktvärden de bygger på. Avseende rekreationsområden har ett förtydligande gjorts om att det är de inre delarna av rekreationsområden som avses. Avsnittet om vägbeläggningar har förtydligats avseende underhållskostnader över tid. Bolagens roll i stadens arbete med att motverka buller har också lyfts fram tydligare i programmet. Även avsnittet om kommunikation har reviderats.

Kommunstyrelsen, tillsammans med berörda nämnder och bolagsstyrelser, utarbetar under våren 2019 förslag till ett nytt miljöprogram för 2020-2023. Ett av projektmålen är att ta fram förslag till ny, mer sammanhängande och tydligare struktur för styrdokumenterna på miljö- och klimatområdet med mindre överlappningar dokumenterna emellan. Förslag till åtgärdsprogram mot buller ligger på grund av de krav som anges i förordning (2004:675) om omgivningsbuller inte i fas med det arbetet med att ta fram nytt miljöprogram utan måste beslutas under våren. Skadligt buller planeras att ingå i ett av det nya programmets fokusområden. För att inte skapa otydlighet mellan styrande program med mål och handlingsplaner med åtgärder föreslås avsnittet Ljudmiljövision Stockholms stad 2030 utgå.

## **Exploateringskontoret**

**Exploateringskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 22 februari 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Exploateringskontoret är positivt till åtgärdsprogrammet mot buller. De tidigare åtgärdsprogrammen har medfört att bullersituationen i Stockholm har förbättrats vilket är gynnsamt från hälsosynpunkt och bra för stadens invånare. Buller är ett omfattande samhällsproblem som påverkar många stockholmare. Enligt bullerkartläggningen som utfördes 2016 uppskattas att 400 000 stockholmare utsätts för vägtrafikbuller och 21 000 stockholmare utsätts för spårtrafikbuller som någonstans vid sin bostad överskrider det långsiktiga riktvärdet på 55 dBA ekvivalent ljudnivå. Flygbuller (Bromma) påverkar även många stockholmare. Antalet människor som utsätts för höga bullernivåer har minskat sedan föregående kartläggning trots att befolkningen har ökat. Höga ljudnivåer förekommer längs starkt trafikerade vägar och de viktigaste parametrarna är trafikmängd och avstånd mellan väg och bostad.

Exploateringskontoret delar uppfattningen om att det ur ett hälsoperspektiv är viktigt att hantera bullerproblematiken. Det är bra att åtgärdsprogrammets målsättning är att bullerproblem ska åtgärdas vid källan, vilket även anges i översiktsplanen. Det är viktigt att stadsplaneringen innehåller bulleråtgärder, bl.a. för att skapa god ljudmiljö på skol- och förskolegårdar och på offentliga platser som torg, parker och naturområden.

Om vägtrafikens bullerpåverkan minskas genom exempelvis mindre trafik, lägre hastigheter, tystare vägbeläggning och tystare fordon har det en positiv inverkan på stadsmiljön och byggande av bostäder intill stadens större gator möjliggörs.

Exploateringskontoret bedömer dock att det under en överskådlig framtid kommer finnas behov av transporter i staden och därmed även ett behov att arbeta vidare med bullerskyddsåtgärder.

## **Fastighetskontoret**

**Fastighetskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 11 februari 2019 har i huvudsak följande lydelse.

### **Skolor och förskolor**

Enligt Boverket finns det idag inga specifika mätvärden vad gäller buller för skolor eller förskolor, det vill säga den miljö som utgör barns huvudsakliga dagsvistelseplats utomhus, utan samma bullernivåer gäller här som för vuxna. Ett eget bullervärde för förskolebarn skulle vara önskvärt i syfte att undvika en eventuell negativ påverkan på barns utveckling.

### **Bullerskyddskärmar och vallar**

Viktigt att ta med sig är att dessa bullerskydd inte enbart har en teknisk funktion att dämpa buller utan också en estetisk som en del av stadens uttryck.

## **Trafikkontoret**

**Trafikkontorets** tjänsteutlåtande daterat den 11 februari 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Trafikkontoret anser att åtgärdsprogrammet i huvudsak är bra. Det kommer att behöva satsas mer investerings- och drift och underhållsmedel riktat mot bulleråtgärder än tidigare period om programmets ambitioner ska kunna nås.

Under avsnittet om vägbeläggningar borde det framgå att bulleråtgärder med ny vägbeläggning inte är en kvarstående permanent sänkning av bullret. Bullret kommer succesivt att öka genom slitage av vägbeläggningen. Det är därför bra att under programmets gång noga undersöka om och när vägbeläggning är en kostnadseffektiv åtgärd mot buller.

I kostnadssammanställningen finns det bara investeringskostnader med. Det är viktigt att också beakta ökade driftskostnader. Tidigare Trafik- och renhållningsnämnden heter numera Trafiknämnden, vilket bör ändras genomgående i dokumentet.

## **Stockholms stadshus AB**

**Stockholms Stadshus AB:s** yttrandedaterat den 20 februari 2019 har i huvudsak följande lydelse.

### **Underremiss**

**SGA Fastigheter** ser inte att förslagen påverkar bolagets verksamhet och har valt att inte svara på remissen.

**Stockholms Hamn** har heller ingenting att erinra, men vill vi uppmärksamma att bolaget bedriver tillståndspliktig hamnverksamhet på fler ställen än i Frihamnen och att hänsyn måste tas till detta.

### **SISAB:s remissvar har i huvudsak följande lydelse:**

SISAB lyfter fram att ljudmiljön utomhus är extra viktig då den ska fungera som en frizon och som rekreation, vilken är avsedd för lek, vila och pedagogisk verksamhet. Sammanfattningsvis anser SISAB att förslagen ska gälla hela skol- och förskolegårdar och inte vara begränsat till delar av gårdarna, eftersom barnen kan leka överallt och inte enkelt låter sig begränsas. Vidare framför bolaget bl.a. att det ser svårigheter att på äldre fastigheter få ner ljudet till under 55 dBA, men att målet ska vara att hela skol- och förskolegårdarna ska ha en ljudmiljö under 55 dBA.

### **Familjebostäders remissvar har i huvudsak följande lydelse:**

Familjebostäder anser att det är viktigt med bullerkrav, men att åtgärderna måste ställas i relation till kostnaderna som åsamkas projekten. Staden kan med fördel

utveckla ekosystemtjänster i syfte att minska bullerspridning. Familjebostäder lyfter i sammanhanget fram principen om att den aktör som genererar buller under byggtiden också står för eventuella störningskostnader, vilket Staden bör kunna föranstalta om i avtal.

### **Koncernledningens synpunkter**

Koncernledningen är sammantaget positiv till förslagen, men instämmer i Familjebostädernas synpunkter om att åtgärderna måste ställas i relation till de kostnader som åsamkas projekten. I sammanhanget ser koncernledningen därför att det är viktigt att djupare analysera hur förslagen slår mot de eventuella verksamheter som kan påverkas av förslagen. Vad gäller ljudnivån för skol- och förskolegårdar ser koncernledningen att det bör vara möjligt att kunna godta avvikelser för vissa delar av skolgårdarna för att möjliggöra merskolytor i tätbebyggd stadsmiljö, där också andra verksamheter som utgör visst buller behöver godtas.

## **Region Stockholms trafikförvaltning**

**Trafikförvaltningens** yttrande daterat den 12 februari 2019 har i huvudsak följande lydelse.

Trafikförvaltningen har inga synpunkter på remissen.

### **Trafikverket**

**Trafikverkets** yttrande daterat den 12 februari 2019 har i huvudsak följande lydelse.

#### **Generella synpunkter**

Trafikverket anser att aktuellt förslag på åtgärdsprogram överlag är bra, välstrukturerat och innehåller alla de delar som ska ingå enligt Förordningen 2004:576. Trafikverket anser också att det är bra att staden i första hand, i enlighet med stadens översiktsplan, vill åtgärda bullerproblem vid källan och arbeta med bullerreducerande åtgärder i stadsplaneringen.

Däremot önskar Trafikverket att det även hade funnits med ett avsnitt som tar upp den nyligen utgivna WHO rapporten Environmental Noise Guidelines, och då hur stadens hantering av omgivningsbuller förhåller sig till och närmar sig de inriktningar som tas upp i den.

Det hade också varit lämpligt med ett avsnitt om stadens tillsynsarbete och hur det ytterligare skulle kunna användas för att minska bullerstörningarna hos stadens invånare. Ett exempel är hur Trafikverket och Stockholms stad skulle kunna samverka i arbetet med användning av överskottsmassor till bullervallar, inte bara för att

dämpa bullret utan också för att minska utsläppen genom mindre transporter och förbättra markanvändningen genom mindre dumpning.

Trafikverket hade även sett ett avsnitt där det nämns mer om flygbuller. Trafikverket ansvarar för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för luftfart och ska dessutom yttra sig i detaljplaner där flygbuller är en av flera källor. Flygbuller tas även med i bedömningen av hur bullerpåverkade skolgårdar och parker påverkas, då det inverkar på vad som kan respektive bör göras av Trafikverket som verksamhetsutövare, som till exempel kompensationsåtgärder, mer absorberande ytor och fasader på skolgårdar. Flygbuller kan i vissa områden vara så pass dominerande att Trafikverkets traditionella åtgärder mot buller inte blir lika effektiva. I sammanhanget hade det därför varit lämpligt att få en nulägesbild presenterad i åtgärdsprogrammet som beskriver antalet händelser per timme då  $L_{max}$  överskrider 70 dBA, över bland annat Södermalm, Kungsholmen, Alvik, Traneberg och Bromma, samt hur flygbullret påverkar de många skol- och förskolegårdar samt skolornas närbelägna parker, lekparkar, bollplaner och andra gröns- och rekreationsområden som finns i dessa stadsområden.

### **Synpunkter kap 2. Mål och riktvärden**

Trafikverket håller med stadens bedömning om att det är möjligt, och att vi bör eftersträva, att åstadkomma en betydligt bättre ljudkvalitet än de riktvärden som anges i förordningen (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader. Det står i åtgärdsprogrammet att det går att åstadkommas genom att buller finns med som aspekt redan i de tidiga skedena och genom hela planeringsprocessen. Trafikverket skulle däremot vilja se ett avsnitt om hur staden ytterligare, mer konkret, kan möjliggöra en God bebyggd miljö i enlighet med miljökvalitetsmålet, även i de mer bullerutsatta områdena, som t ex i områden som både utsätts för trafik- och industribuller, i områden där både bostäder och infrastruktur ska byggas om eller nybyggas samt i områden som utsätts för både buller och annan miljöpåverkan, t ex luftföroreningar.

Kapitlet refererar till Trafikverkets nationella åtgärdsprogram, men det upprättas inte nu, som det står i rapporten, utan det är, sedan december år 2018, fastställt och klart och finns på Trafikverkets hemsida <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/miljo---for-dig-i-branschen/buller-och-vibrationer---for-dig-i-branschen/kartlaggning-och-atgardsprogram-for-bullerenligt-eu-direktiv/>: [https://www.trafikverket.se/contentassets/5c921d9b1dcc40589757123250a400d2/atgar dsprogram\\_fob\\_faststallt.pdf](https://www.trafikverket.se/contentassets/5c921d9b1dcc40589757123250a400d2/atgar dsprogram_fob_faststallt.pdf). Texten bör ändras i enlighet med vad som står på hemsidan och i åtgärdsprogrammet.

### **Synpunkter A2 Rekreationsområden**

Det står i texten att staden utfört bullerskyddsåtgärder vid två rekreationsområden under den senaste programperioden. Trafikverket hade önskat att de två områdena presenterades i texten.

### **Synpunkter A4 Vägbeläggningar**

Avsnittet bygger på något gammalt faktaunderlag, till exempel referens 18 från år 2006. Trafikverket rekommenderar därför att även referera till VTIs rapport från år 2015 (VTI rapport 843 "Erfarenheter av bullerreducerande beläggningar"):

[https://www.vti.se/sv/Publikationer/Publikation/erfarenheter-av-bullerreducerande-belagningar\\_814878](https://www.vti.se/sv/Publikationer/Publikation/erfarenheter-av-bullerreducerande-belagningar_814878).

**Synpunkter kap. 5 Uppföljning**

Trafikverket rekommenderar även ett analysavsnitt om vilken samlad effekt och samhällsekonomi föreslagna åtgärder i programmet har, för att sammanfatta hur rimliga åtgärderna är i åtgärdsprogrammet