

PM Rotel VII (Dnr KS 2018/614)

Trafikverkets åtgärdsprogram för omgivningsbuller 2019-2023

Remiss från Trafikverket

Remisstid den 5 juni 2018

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i promemorian
2. Paragrafen justeras omedelbart.

Föredragande borgarrådet Daniel Helldén anför följande.

Ärendet

Trafikverket har tagit fram ett förslag till åtgärdsprogram för omgivningsbuller 2019-2023 enligt Förordning (2004:675) om omgivningsbuller, som för Trafikverket ska omfatta statliga vägar som under 2016 trafikerades med mer än 3 miljoner fordon samt statliga järnvägar som trafikerades med mer än 30 000 tåg. Dessutom omfattas flygplatserna Arlanda, Landvetter och Bromma.

Därutöver har Trafikverket valt att utöka innehållet och bland annat beskriva vibrationer orsakade av trafik. Trafikverket har remitterat åtgärdsprogrammet till landets kommuner och länsstyrelser.

Beredning

Ärendet har remitterats till Stadsledningskontoret, Exploateringsnämnden, Fastighetsnämnden, Miljö- och hälsoskyddsnämnden, Stadsbyggnadsnämnden, Trafiknämnden och Stockholms Stadshus AB.

På grund av kort remisstid har Exploateringskontoret, Fastighetskontoret, Miljöförvaltningen, Stadsbyggnadskontoret och Trafikkontoret valt att svara med var sitt kontorsyttrande.

Stadsledningskontoret anser att åtgärdsprogrammet utgör en bra och pedagogisk kartläggning och beskrivning av genomförda och planerade åtgärder. Kontoret konstaterar att ambitionsnivå, arbetssätt och synen på buller i huvudsak överensstämmer med det arbete som bedrivits i Stockholms stad under lång tid.

Exploateringskontoret ser positivt på att Trafikverket åtgärdar bullerstörda miljöer. Bullerdämpande åtgärder i form av tystare vägbeläggning och anpassat spårunderhåll samt på längre sikt tystare fordon och vagnar skulle möjliggöra bostadsbyggande närmare befintliga vägar och järnvägar. Effekten av dessa kommande åtgärder kan dock motverkas av att trafiken troligen kommer att öka på väg och järnväg.

Fastighetskontoret anser att Trafikverkets åtgärdsprogram enligt Förordningen om omgivningsbuller 2019-2023 på ett genomarbetat sätt behandlar frågeställningarna kring buller och vibrationer och anser att programmet även fortsättningsvis kommer vara till god hjälp för att avlägsna skadliga effekter på människors hälsa.

Miljöförvaltningen synpunkter är dels på övergripande nivå, men även detaljsynpunkter. Upplägg och innehåll utgör en bra och pedagogisk beskrivning av tillståndet samt genomförda och planerade åtgärder. Arbete med lågbullrande vägbeläggning har stor potential och förvaltningen ser mycket positivt på att även vibrationer från trafik inordnats i åtgärdsprogrammet. Det är även positivt med en utvecklad kommunikation mellan Trafikverket och bland annat kommuner såsom anges vara en målsättning för programperioden.

Stadsbyggnadskontoret anser att buller i första hand ska åtgärdas vid källan. Vidare är det viktigt att prioritera och vidta bulleråtgärder som skapar förutsättningar för ett ökat bostadsbyggande i täta stadsmiljöer och som stödjer en utbyggnad i enlighet med Stockholms översiktsplan. Särskilt angeläget är det att möjliggöra ett ökat bostadsbyggande i goda kollektivtrafiklägen.

Trafikkontoret ställer sig positivt till att åtgärdsprogrammets upplägg och innehåll utgör en bra och pedagogisk beskrivning av tillståndet samt genomförda och planerade åtgärder. Ambitionsnivå, arbetssätt och synen på buller som problemområde överensstämmer i huvudsak med det bullerskyddsarbete som Stockholms stad bedrivit under lång tid. Åtgärder och hantering av vibrationer från vägtrafik är dock underrepresenterat och bör kompletteras.

Stockholms Stadshus AB välkomnar att Trafikverket tar fram ett åtgärdsprogram för att skapa bättre ljudmiljö och mindre störningar från buller och vibrationer för personer som bor i utsatta områden. I förslaget till åtgärdsprogram skriver Trafikverket att samarbete ska ske mellan Trafikverket och berörda kommuner och fastighetsägare, vilket är viktigt för att nå goda och hållbara resultat.

Mina synpunkter

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 Stockholms översiktsplan. Särskilt angeläget är det att möjliggöra ett ökat bostadsbyggande i goda kollektivtrafiklägen. Staden anser att buller i första hand ska åtgärdas vid källan.

Jag ser positivt på att även vibrationsstörningar inordnats i åtgärdsprogrammet. Förslag till åtgärdsstrategi är dock helt inriktad mot vibrationer orsakade av järnvägstrafik. Staden vill betona att även vägtrafikrelaterade vibrationer förekommer på många håll och att programmet bör kompletteras med åtgärder och hantering av vibrationer från vägtrafik, inte minst med tanke på att Trafikverkets åtgärdsprogram ska ge en vägledning för landets kommuner inom detta område.

Bullerdämpande åtgärder i form av tystare vägbeläggning och anpassat spårunderhåll samt tystare fordon och vagnar skulle möjliggöra bostadsbyggande närmare befintliga vägar och järnvägar. Effekten av dessa kommande åtgärder kan dock motverkas om trafiken ökar.

I stadens nya översiktsplan är Bromma flygplats utpekad som ett stadsutvecklingsområde senast efter att avtalet löpt ut år 2038. Utöver de åtgärder

som lyfts fram i remissen gällande Bromma flygplats är det viktigt att åtgärder görs vid källan för att minska bullret fram till dess att flygplatsen avvecklas.

Jag välkomnar att åtgärdsprogrammet även tar upp bulleråtgärder vid andra miljöer än bostäder så som skolor, rekreativmiljöer i tätorter, offentliga platser och friluftsområden. Stockholm har, i stadens nuvarande åtgärdsprogram mot buller, arbetat med att bullerskyddsåtgärda både skol- och förskolegårdar såväl som rekreativområden. Att omvandla stenlagda och asfalterade ytor till naturlig mjuk mark och med planteringar och träd öka absorptionen är bra exempel på ekosystemtjänster som minskar upplevelsen av buller.

Sammanfattningsvis konstaterar jag att ambitionsnivå, arbetssätt och synen på buller som problemområde i huvudsak överensstämmer med stadens och det bullerskyddsarbete som Stockholms stad bedrivit under lång tid. Det är även positivt med en utvecklad kommunikation mellan Trafikverket och bland annat kommuner såsom anges vara en målsättning för programperioden.

Stockholms stad ser fram emot en utvecklad kommunikation med Trafikverket under programperioden.

Jag föreslår att borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i promemorian.
1. Paragrafen justeras omedelbart.

Stockholm den 24 maj 2018

DANIEL HELLDÉN

Bilaga

Remissen

Borgarrådsberedningen tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

Remissammanställning

Ärendet

Trafikverket har tagit fram ett förslag till åtgärdsprogram för omgivningsbuller 2019-2023 enligt Förordning (2004:675) om omgivningsbuller, som för Trafikverket ska omfatta statliga vägar som under 2016 trafikerades med mer än 3 miljoner fordon samt statliga järnvägar som trafikerades med mer än 30 000 tåg. Dessutom omfattas flygplatserna Arlanda, Landvetter och Bromma.

Därutöver har Trafikverket valt att utöka innehållet och bland annat beskriva vibrationer orsakade av trafik. Trafikverket har remitterat åtgärdsprogrammet till landets kommuner och länsstyrelser.

Beredning

Ärendet har remitterats till Stadsledningskontoret, Exploateringsnämnden, Fastighetsnämnden, Miljö- och hälsoskyddsnämnden, Stadsbyggnadsnämnden, Trafiknämnden och Stockholms Stadshus AB. På grund av kort remisstid har Exploateringskontoret, Fastighetskontoret, Miljöförvaltningen, Stadsbyggnadskontoret och Trafikkontoret valt att svara med var sitt kontorsyttrande.

Stadsledningskontoret

Stadsledningskontorets tjänsteutlåtande daterat den 15 maj 2018 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret anser att åtgärdsprogrammet utgör en bra och pedagogisk kartläggning och beskrivning av genomförda och planerade åtgärder. Kontoret konstaterar att ambitionsnivå, arbetssätt och synen på buller i huvudsak överensstämmer med det arbete som bedrivits i Stockholms stad under lång tid.

Stadsledningskontoret anser att buller i första hand ska åtgärdas vid källan. 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 Stockholms översiktsplan. Särskilt angeläget är det att möjliggöra ett ökat bostadsbyggande i goda kollektivtrafiklägen.

Det vore önskvärt med tydligare beskrivningar av tidplan och vilka områden eller väg- och järnvägssträckor som berörs. I Stockholm finns E4/E20, landets mest trafikerade vägsträcka. En del befintliga bullerskydd längs sträckan är i behov av upprustning. Likaså finns berörda fastigheter utmed sträckan med oacceptabelt höga ljudnivåer inomhus.

Stadsledningskontoret ser positivt på att även vibrationsstörningar inordnats i åtgärdsprogrammet. Förslag till åtgärdsstrategi är dock helt inriktad mot vibrationer orsakade av järnvägstrafik. Stadsledningskontoret vill betona att även vägtrafikrelaterade vibrationer förekommer på många håll och att programmet bör kompletteras med åtgärder och hantering av vibrationer från vägtrafik, inte minst med tanke på att Trafikverkets åtgärdsprogram ska ge en vägledning för landets kommuner inom detta område.

Stadsledningskontoret välkomnar att åtgärdsprogrammet även tar upp bulleråtgärder vid andra miljöer än bostäder (skolor, rekreativmiljöer i tätorter, offentliga platser och friluftsområden). Det är viktigt att Trafikverket arbetar vidare med detta och vidtar åtgärder även i dessa miljöer.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen anser att remissen om Trafikverkets åtgärdsprogram för omgivningsbuller 2019-2023 anses besvarad med hänvisning till vad som sägs i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

Exploateringskontoret

Exploateringskontorets tjänsteutlåtande daterat den 4 maj 2018 har i huvudsak följande lydelse.

Exploateringskontoret ser positivt på att Trafikverket åtgärdar bullerstörda miljöer. Bullerdämpande åtgärder i form av tystare vägbeläggning och anpassat spårunderhåll samt på längre sikt tystare fordon och vagnar skulle möjliggöra bostadsbyggande närmare befintliga vägar och järnvägar. Effekten av dessa kommande åtgärder kan dock motverkas av att trafiken troligen kommer att öka på väg och järnväg.

Det framgår inte i det föreslagna åtgärdsprogrammet när det pågående arbetet med detaljerade inventeringar av buller från väg- och järnväg bedöms bli färdiga i Stockholms län.

Exploateringskontoret konstaterar vidare att det är svårt att ur åtgärdsprogrammet utläsa vilka och hur stor del av de planerade åtgärderna, t ex lågbullrande vägbeläggning och spårslipning som berör Stockholms stad. Exploateringskontoret anser att det därför inte går att bedöma om åtgärdernas omfattning är tillräckliga.

Fastighetskontoret

Fastighetskontorets tjänsteutlåtande daterat den 11 april 2018 har i huvudsak följande lydelse.

Kontoret anser att Trafikverkets åtgärdsprogram enligt Förordningen om omgivningsbuller 2019-2023 på ett genomarbetat sätt behandlar frågeställningarna kring buller och vibrationer och anser att programmet även fortsättningsvis kommer vara till god hjälp för att avlägsna skadliga effekter på människors hälsa.

Miljöförvaltningen

Miljöförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 4 maj 2018 har i huvudsak följande lydelse.

Förvaltningens synpunkter är dels på övergripande nivå, men även några detaljsynpunkter. Upplägg och innehåll utgör en bra och pedagogisk beskrivning av tillståndet samt genomförda och planerade åtgärder. Vad gäller omfattningen på de åtgärder som planeras så bygger det på den senaste nationella planen för transportsystemet.

En övergripande synpunkt är att det för flera av beskrivningarna vore önskvärt med tydligare beskrivningar av tidplan och vilka områden eller järnvägssträckor som berörs. Det gäller t.ex. pågående arbeten med detaljerade inventeringar av buller från både väg- och järnväg, där de län där arbetet pågår namnges, men inte när i tiden resterande län, däribland Stockholms län, bedöms bli färdiga. I Stockholm finns E4/E20, landets mest trafikerade vägsträcka. En del befintliga åtgärder längs sträckan är i behov av upprustning. Likaså finns berörda fastigheter utmed sträckan med oacceptabelt höga ljudnivåer inomhus, där kompletterande fönsteråtgärder är nödvändiga.

Arbete med lågbullrande vägbeläggning har stor potential och Trafikverket bedömer att omkring 20 000 personer kan få minskat buller genom beläggningsåtgärder under programperioden. Analys av sådant val av beläggning kommer göras vid planerade beläggningsbyten. Av texten kan man få intrycket att åtgärder styrs mer av vilka sträckor som

är aktuella för ny beläggning än behovet av bullerminskning. En närmare beskrivning av vilka vägsträckor i landet som kan komma ifråga under programperioden vore önskvärt.

Parallellt nämns spårslipning som metod att minska järnvägsbullret. Även här vore det intressant med resonemang om sträckor som kan bli aktuella, samt vilken minskning av ljudnivån som kan åstadkommas.

Den statliga medfinansieringen till kommunerna nämns endast kortfattat, med uppgiften om att 5100 personer vid kommunala gator fått minskat buller genom statsbidrag den senaste femårsperioden. Vilka kommuner som erhållit bidrag och typ av åtgärder som genomförts är uppgifter som vore intressant att ta del av. Dessutom är det i högsta grad intressant vilken avsättning av medel för statsbidrag som planeras för den kommande femårsperioden.

Gällande statlig medfinansiering finns numera möjligheten att genom statsmiljöavtal främja hållbara stadsmiljöer. Har Trafikverket någon uppfattning om statsmiljöavtalens bidrag till bättre ljudmiljöer?

Som anges i avsnitt 6.3 genomförs även bulleråtgärder vid ny- och ombyggnad. Ett aktuellt exempel i Stockholm är upprustning av den sk Getingmidjan i centrala Stockholm där föreslagna genomsiktliga bullerskydd kan begränsa den omfattande bullerutbredningen utmed sträckan.

Förvaltningen ser mycket positivt på att även vibrationer från trafik inordnats i åtgärdsprogrammet. Dessutom beskrivs förslag till åtgärdsstrategi, helt inriktad mot vibrationer orsakade av järnvägstrafik. Förvaltningen vill här betona att även vägtrafikrelaterade vibrationer förekommer på många håll. Det är väl känt att vibrationsproblem är svårt och kostnadskrävande att komma tillrätta med. Trafikverket anger att det ofta handlar om inlösen av fastigheter. Frågan blir då hur den föreslagna åtgärdsstrategin för vibrationer planeras att genomföras och vilka verktyg som kan komma till användning i det arbetet utöver inlösen.

I beskrivning av inriktning för åtgärder anges att nuvarande åtgärdsnivåer ska avslutas och att därutöver utreda och vid behov genomföra bulleråtgärder vid ekvivalenta ljudnivåer över 60 dBA, dvs en 5 dBA skarpare nivå än hittillsvarande 65 dBA. Finns det några planer på att på sikt höja ambitionsnivån även för de båda övriga riktvärdena (ekvivalent respektive maximal ljudnivå inomhus)?

Det är otydligt vilka ljudnivåer som trafikverket anser ska uppnås efter åtgärd. Om målsättningen är att nå de långsiktiga riktvärdena, men detta inte är rimligt utifrån kostnadsynpunkt – vilka nivåer är acceptabla efter genomförd åtgärd enligt Trafikverkets uppfattning?

Bulleråtgärder vid andra miljöer än bostäder diskuteras översiktligt i åtgärdsprogrammet (skolor, rekreativmiljöer, parker och offentliga platser). För skolor anges även en åtgärdsnivå (60 dBA), medan vid övriga miljöer ska behoven utredas. Här vore intressant med en beskrivning av ungefär hur stor del av den totala kostnadsramen som under programperioden beräknas avsättas för sådana miljöer.

Utredning av skyddsvärda naturområden ska enligt Trafikverket göras under programperioden. Men en närmare tidplan för det arbetet saknas. I Stockholm pågår flera initiativ kring ljudkvalitet i rekreativmiljöer. Flera av stadens naturreservat är starkt påverkade av buller från den statliga trafikinfrastrukturen och en utökad dialog med Trafikverket om förbättringsåtgärder vore därför önskvärt. Det gäller även Nationalstadsparken där det dessutom finns bullerutredningar med åtgärdsförslag.

I sammanfattningen beskrivs ett intressant exempelscenario som, om det blir verklighet, innebär minskat källbuller med 5 dBA. Det framgår inte om det är samma scenario som beskrivs i kap 5, då det i kap 5 inte anges någon dB-minskning. Det PM som scenariobeskrivningen baseras på bör göras tillgängligt för remissinstanserna.

Sammanfattningsvis konstaterar förvaltningen att ambitionsnivå, arbetssätt och synen på buller som problemområde i huvudsak överensstämmer med stadens och det bullerskyddsarbete som Stockholms stad bedrivit under lång tid. Det är även positivt med en utvecklad kommunikation mellan Trafikverket och bl a kommuner såsom anges vara en målsättning för programperioden. Programmet bör dock tydliggöras i ovan beskrivna delar för att möjliggöra bedömning av om åtgärdernas omfattning är tillräckliga i förhållande till problemens omfattning.

Förvaltningen har även detaljsynpunkter enligt nedan.

Kap 1, sid 5-6

Beskrivningen av planerade åtgärder och minskat buller under programperioden anges ibland som personer, ibland som bostäder. Det blir förvirrande och svårtolkat, bättre att välja ett sätt att redovisa, förslagsvis antal personer. Gäller hela dokumentet. Om antal bostäder anges så bör de omräkningsfaktorer som använts beskrivas, dvs hur många boende har antagits i enfamiljs- respektive flerfamiljshus.

Kap 4, sid 8

Det beskrivs att ökad risk för hjärt-kärlsjukdomar har påvisats redan från 50 dBA ekvivalent ljudnivå utomhus, samt att risken ökar med 3-4 procent för varje 5-decibels ökning. Källor till dessa båda påståenden bör anges. Det kan antas att det främst är exponeringen inomhus som ger upphov till denna hälsopåverkan och avsnittet bör kompletteras med ett närmare resonemang om det, utöver att mer kunskap behövs om effekter av byggnadstekniska åtgärder.

Kap 4, sid 11-12

Vid redovisning av antal exponerade vid de tre berörda flygplatserna anges detta i EU-måtten Lden och Lnight. Läsaren bör upplysas om att EU-måttet Lden är närmast identiskt med det svenska måttet FBN. Dessutom vore det intressant med en kommentar om hur många av angivna personer som exponeras för Lnight-nivån, som även är exponerade för Lden över redovisade nivåer.

Kap 4, sid 19

De senaste 20 åren har omkring 100 000 personer haft ljudnivåer mer än 10 dBA över riktvärdet, erhållit åtgärder. Finns någon uppfattning om vilka av de tre ”åtgärdsnivåerna” som varit mest prioriterat (Leq 65 dBA uteplats, Leq 40 dBA inomhus, max 55 dBA inomhus)? Fler personer längs järnväg har hittills åtgärdats än de som utsätts för vägtrafikbuller. Följdfrågan blir då hur prioriteringen gjorts hittills, eftersom vägtrafikbuller både är mer utbrett och upplevs som mer störande.

Kap 5, sid 22

I tabellen med Trafikverkets riktvärden är riktvärdet utomhus vid bostad från spårtrafik i hastigheter upp till 250 km/h, 60 dBA, dvs 5 dBA högre riktvärde än vägtrafik och spårtrafik över 250 km/h. En förklaring till denna skillnad efterlyses.

Kap 5, sid 25

I avsnittet om tystare järnvägsfordon beskrivs att krav på godsvagnar äldre än 2006 ”kommer införas under slutet av år 2017”. Finns någon senare information om denna kravskärpning?

Kap 6, sid 34

I avsnittet om kommunikation till kommuner och fastighetsägare anges att fler kan i framtiden komma att välja att genomföra skyddsåtgärder i egen regi, med bidrag från Trafikverket. Hur ser Trafikverkets strategi ut vad gäller erbjudande om bidrag till fastighetsägare respektive att Trafikverket håller i arbetet från start till färdigställande?

Stadsbyggnadskontoret

Stadsbyggnadskontorets tjänsteutlåtande daterat den 9 maj 2018 har i huvudsak följande lydelse.

Kontoret anser att buller i första hand ska åtgärdas vid källan. Vidare är det viktigt att prioritera och vidta bulleråtgärder som skapar förutsättningar för ett ökat bostadsbyggande i täta stadsmiljöer och som stödjer en utbyggnad i enlighet med Stockholms översiktsplan. Särskilt angeläget är det att möjliggöra ett ökat bostadsbyggande i goda kollektivtrafiklägen.

Det vore önskvärt med tydligare beskrivningar av tidplan och vilka områden eller väg- och järnvägssträckor som berörs. Stockholm finns E4/E20, landets mest trafikerade vägsträcka. En del befintliga åtgärder längs sträckan är i behov av upprustning. Likaså finns berörda fastigheter utmed sträckan med oacceptabelt höga ljudnivåer inomhus, där kompletterande fönsteråtgärder är nödvändiga.

I stadens nya översiktsplan är Bromma flygplats utpekad som ett stadsutvecklingsområde efter att avtalet löpt ut år 2038. Utöver de åtgärder som lyfts fram i remissen gällande

Bromma flygplats är det viktigt att åtgärder görs vid källan för att minska bullret fram till dess att flygplatsen avvecklas.

Arbete med lågbullrande vägbeläggning har stor potential. Analys av sådant val av beläggning kommer göras vid planerade beläggningsbyten. Av texten kan man få intrycket att åtgärder styrs mer av vilka sträckor som är aktuella för ny beläggning än behovet av bullerminskning. En närmare beskrivning av vilka vägsträckor i landet som kan komma ifråga under programperioden vore önskvärt.

Förvaltningen ser mycket positivt på att Trafikverket lyfter fram sitt särskilda ansvar för att säkerställa att bullerstörningarna minskar från järnvägstrafiken genom att åtgärda bullret vid källan. Spårslipning nämns som en metod för att minska järnvägsbullret. Även här vore det intressant med resonemang om sträckor som kan bli aktuella, samt vilken minskning av ljudnivån som kan åstadkommas.

Förvaltningen ser mycket positivt på att även vibrationer från trafik inordnats i åtgärdsprogrammet. Dessutom beskrivs förslag till åtgärdsstrategi, helt inriktad mot vibrationer orsakade av järnvägstrafik. Förvaltningen vill här betona att även vägtrafikrelaterade vibrationer förekommer på många håll. Det är väl känt att vibrationsproblem är svårt och kostnadskrävande att komma tillrätta med. Trafikverket anger att det ofta handlar om inlösen av fastigheter. Frågan blir då hur den föreslagna åtgärdsstrategin för vibrationer planeras att genomföras och vilka verktyg som kan komma till användning i det arbetet utöver inlösen.

Bulleråtgärder vid andra miljöer än bostäder diskuteras översiktligt i åtgärdsprogrammet (skolor, rekreativmiljöer, parker och offentliga platser). För skolor anges även en åtgärdsnivå (60 dBA), medan vid övriga miljöer ska behoven utredas. Det är viktigt att Trafikverket ökar sin kunskap och vidtar åtgärder även för andra miljöer än för bostäder.

Utredning av skyddsvärda naturområden ska enligt Trafikverket göras under programperioden vilket är positivt. I Stockholm pågår flera initiativ kring ljudkvalitet i rekreativmiljöer. Flera av stadens naturreservat är påverkade av buller från den statliga trafikinfrastrukturen och en utökad dialog med Trafikverket om förbättringsåtgärder vore därför önskvärt. Det gäller även Nationalstadsparken där det dessutom finns bullerutredningar med åtgärdsförslag. Sammanfattningsvis konstaterar förvaltningen att ambitionsnivå, arbetsätt och synen på buller som problemområde i huvudsak överensstämmer med stadens och det bullerskyddsarbete som Stockholms stad bedrivit under lång tid.

Trafikkontoret

Trafikkontorets tjänsteutlåtande daterat den 4 maj 2018 har i huvudsak följande lydelse.

Trafikkontoret ställer sig positivt till att åtgärdsprogrammets upplägg och innehåll utgör en bra och pedagogisk beskrivning av tillståndet samt genomförda och planerade åtgärder.

Att behovet av goda ljudmiljöer i natur- och rekreativområden behöver beaktas är positivt. Stockholm har, i stadens nuvarande åtgärdsprogram mot buller, arbetat med att bullerskyddsåtgärda både skol- och förskolegårdar såväl som rekreativområden. Det är även positivt att Trafikverket pekar på vikten av åtgärder vid planering av bostäder och andra störningskänsliga lokaler samt åtgärder i befintliga miljöer. Att omvandla stenlagda och asfalterade ytor till naturlig mjuk mark och med planteringar och träd öka absorptionen är bra exempel på ekosystemtjänster som minskar upplevelsen av buller.

Under rubriken Exponerade längs statliga vägar (s.12) anges antal för- och grundskolor exponerade dagtid. Förutom skolgårdens läge och huvudmannens framtida planer för verksamheten anges även om den är inrättad efter 1997. Kontoret anser att det vore önskvärt med en förklaring till årtal och vad som sker med de skolor och förskolor som hamnar på ”fel” sida av årtal.

Att vibrationer och kartläggning av vibrationsutsatta ingår i det nya åtgärdsprogrammet ser kontoret som mycket positivt, men varför har Trafikverket valt att fokusera på

järnvägsstråken? Kontoret vill här betona att även vägtrafikrelaterade vibrationer förekommer på många håll. Det är väl känt att vibrationsproblem är svårt och kostnadskrävande att komma tillrätta med. Då Trafikverkets åtgärdsprogram ger en vägledning för landets kommuner i sin hantering av buller och vibrationer, efterfrågar kontoret tydligare riktlinjer gällande vägtrafikinducerade vibrationer. Ytterligare efterfrågas en beskrivning av hur Trafikverket planerar att hantera anspråk på ersättning för skador på fastighet. Skadeståndsanspråk från vägtrafikinducerade vibrationer förekommer ofta från fastighetsägare men vilka nivåer krävs för att ersättning ska betalas? I programmet anges endast komfortnivåer. Vibrationsnivåerna anges i vägd RMS, men det förklaras inte vad RMS står för.

Under rubriken Vibrationsinventeringar (sid.18) beskrivs hur inventeringarna genomförs i detalj. Det vore önskvärt att en liknande beskrivning av vibrationer från vägtrafik inkluderades.

Under rubriken Genomförda åtgärder, **Bullerskyddsåtgärder** (sid 19) anges att de senaste 20 åren har omkring 100 000 personer som haft ljudnivåer mer än 10 dBA över riktvärdet, erhållit åtgärder. Finns någon uppfattning om vilka av de tre ”åtgärdsnivåerna” som varit mest prioriterat (Leq 65 dBA uteplats, Leq 40 dBA inomhus, max 55 dBA inomhus)? Fler personer längs järnväg har hittills åtgärdats än de som utsätts för vägtrafikbuller. Följdfrågan blir då hur prioriteringen gjorts hittills, eftersom vägtrafikbuller både är mer utbrett och upplevs som mer störande. Förutom att åtgärda bostäder har åtgärder i natur- och kulturmiljöer genomförts. En djupare beskrivning av urval och åtgärder vore intressant.

På samma sida under rubriken åtgärder mot vibrationer skriver Trafikverket följande:

”Åtgärden för de vibrationsutsatta ha bestått i erbjudande av förvärv vilket är den vanligaste åtgärden för befintlig infrastruktur.”

Att det gäller fastigheter utmed järnvägar är klart men gäller det även fastigheter utmed de statliga vägarna också? Ett förtydligande efterlyses.

I tabell 10 (sid 22) som är trafikverkets riktvärden för buller och vibrationer från väg- och spårtrafik står det att maximal vibrationsnivå för bostäder och vårdlokaler är 0,4mm/s. Nivåerna får överskridas högst 5 ggr per trafikårsmedelnatt, dock inte överskrida 0,7 mm/s. För att tabellen ska vara relevant även för vägnätet förefaller ett överskridande om endast 5 ggr/natt vara lågt. Hur hanteras överskridande strax under 0,7mm/s men med en omfattning som är större än 5ggr/natt? Hur hanteras nivåer över 0,7mm/s?

Det är positivt att det anges kriterier som stöd för prioriteringar vid källbuller men åter igen är det främst spårtrafik som åsyftas vid analys av vibrationer. Vidare under rubriken Prioriteringsanalys-vibrationer (sid 27) förklaras varför Trafikverket valde att sänka vibrationsnivåer nattetid. Då det saknas nationella riktvärden för vibrationer fungerar Trafikverkets riktvärden som vägledande. För kommuner med högre nivåer och fler överskridanden blir det problematiskt när Trafikverket tar fram riktvärden som kan ha oerhörda ekonomiska konsekvenser för kommunerna. Det bör tydligt anges i Trafikverkets riktvärden att de endast gäller för spårtrafik, eller tydligt anges i texten att de framtagna riktvärdena endast gäller för Trafikverkets nationella väg- och järnvägsnät. Annars finns risk att det uppfattas som ett riktvärde som även ska tillämpas av kommuner i befintlig urban miljö t.ex. i civilrättsliga sammanhang eller i miljödömande. I nuläget saknas beslutade riktvärden liknande de som anges i Prop.1996/97 för buller.

På sid.31 ges en omfattande beskrivning av åtgärder i befintlig infrastruktur vid spårområden. Kontoret vill återigen understryka behovet av en liknad åtgärdsbeskrivning för vägområden.

Kontoret ser det som positivt att det finns en beskrivning av avvägningar som måste göras mellan mål, samhällsnytta och kostnader. En utvecklad kommunikation i frågan, utbildningar mm för kommunerna efterfrågas.

Sammanfattningsvis konstaterar kontoret att ambitionsnivå, arbetssätt och synen på buller som problemområde i huvudsak överensstämmer med det bullerskyddsarbete som Stockholms stad bedrivit under lång tid. Åtgärder och hantering av vibrationer från vägtrafik är dock underrepresenterat och bör kompletteras.

Kontoret ser fram emot en utvecklad kommunikation med Trafikverket under programperioden.

Stockholms Stadshus AB

Stockholms Stadshus AB:s yttrande daterat den 2 maj 2018 har i huvudsak följande lydelse.

Underremiss

AB Svenska Bostäders remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Svenska Bostäder ställer sig positivt till Trafikverkets åtgärdsprogram vilket bedöms kunna leda till bättre ljudmiljö och mindre buller för personer som bor i bullerutsatta områden. Bolaget ser också en möjlighet att åtgärdsprogrammet kan leda till att platser som idag är buller störda i framtiden kan bli möjliga att bebygga med nya bostäder (bilaga 1).

Koncernledningens synpunkter

Det är välkommet att Trafikverket tar fram ett åtgärdsprogram för att skapa bättre ljudmiljö och mindre störningar från buller och vibrationer för personer som bor i utsatta områden.

I förslaget till åtgärdsprogram skriver Trafikverket att samarbete ska ske mellan Trafikverket och berörda kommuner och fastighetsägare, vilket är viktigt för att nå goda och hållbara resultat. Koncernledningen anser att åtgärdsprogrammet bör vara lättillgängligt för kommuner och fastighetsägare så att den kartläggning och de möjliga åtgärder som beskrivs kan nyttjas på ett effektivt och långsiktigt sätt. Detta är viktigt dels i samband med planering och utveckling av nya bostads- och verksamhetsområden, dels mycket viktigt för enskilda fastighetsägare så att de vid utveckling och underhåll av fastigheter i god tid kan planera även för åtgärder som dämpar störningar från buller och vibrationer.

Åtgärdsprogrammet, med bakomliggande analyser, bör också kunna bidra till att det blir enklare att utveckla områden för boende och annan verksamhet i närheten av kommunikationer såsom större vägar, järnväg och flyg, vilket innebär samhällsekonomiska vinster då investeringar i befintlig infrastruktur kan utnyttjas effektivt och människors hälsa och välbefinnande öka.