



## Trafikverkets åtgärdsprogram för omgivningsbuller 2024–2028

Remiss från Trafikverket  
Remisstid den 17 maj 2024

Förslag till beslut

Borgarrådsberedningen föreslår att kommunstyrelsen beslutar följande.  
Remissen besvaras med hänvisning till vad som sägs i stadens promemoria.

### Föredragande borgarrådet Karin Wanngård

#### Sammanfattning av ärendet

Trafikverket har upprättat en åtgärdsplan för buller avseende perioden 2024-2028. Trafikverket har remitterat förslaget till bland andra Stockholms stad för yttrande.

Trafikverket har genomfört en kartläggning av de mest trafikerade vägarna, järnvägarna samt Arlanda och konstaterar att drygt 1,2 miljoner människor utsattes för höga dygnsmedelvärden av buller ( $L_{den} 55$ ) från trafiken på vägarna och järnvägarna. Trafikverket konstaterar att det krävs en kombination av åtgärder för att nå målen om bullernivåer.

Under perioden 2019-2023 har Trafikverket vidtagit bullerskyddsåtgärder för 31 600 personer, varav 9 100 personer var utsatta för buller från statliga vägar och 22 500 personer var utsatta för buller från statliga järnvägar. Trafikverket bedömer att takten för att upprätta skyddsåtgärder i form av skärmar, fasadåtgärder, fastighetsförvärv med mera kommer att kunna vara densamma under de kommande fem åren. Även förskolor och grundskolor kommer att åtgärdas.

#### Beredning

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafiknämnden.

Exploateringskontoret, miljöförvaltningen och stadsbyggnadskontoret har inkommit med kontorsyttranden på grund av den korta remisstiden. Trafiknämnden har inte inkommit med svar på grund av den korta remisstiden.

*Stadsledningskontoret* konstaterar att flera platser i Stockholm är mycket hårt trafikerade och därmed bör vara av hög prioritet vid val av platser för åtgärder. Det är

särskilt angeläget att möjliggöra för ett ökat bostadsbyggande i goda kollektivtrafiklägen.

*Exploateringskontoret* ser överlag positivt på åtgärder i form av exempelvis bullerskyddsskärmar och bullerreducerande vägbeläggningar som kan bidra med positiv effekt även för nybyggnation då dessa åtgärder ger effekt inom ett större område än enskilda byggnader.

*Miljöförvaltningen* ser positivt på att Trafikverket har tagit ett helhetsgrepp och anser att åtgärdsprogrammet ger en god bild av nuläget och hur Trafikverket avser att arbeta vidare under programperioden på nationell nivå.

*Stadsbyggnadskontoret* anser att det är bra att Trafikverkets åtgärder för omgivningsbuller kombinerat med antalet berörda personer som berörs redovisas för hela landet.

### Föredragande borgarrådets synpunkter

Buller påverkar välbefinnandet och hälsan på många sätt. Höga bullernivåer från trafiken medför negativa effekter på hälsa och välbefinnande, och minskad bullerexponering ger därför betydande hälsovinster. Även vibrationer kan ge upphov till störningar och påverka människors hälsa.

Nästan 20 procent av Sveriges befolkning (motsvarande 2 miljoner personer) utsätts vid sina bostäder för trafikbuller som är högre än riktvärdena utomhus. Vägtrafik är den klart dominerande källan följt av spårtrafik och flygtrafik. De som bor i flerbostadshus i storstäder störs mest av trafikbuller: 12 procent eller var åttonde person som bor så störs mycket eller väldigt mycket. Det kan jämföras med att cirka 5 procent av de som bor i småhus utanför storstäder störs av trafikbuller.

I Stockholms stad har vi flera hårt trafikerade platser. Ett exempel är Bromma flygplats. Trots att antalet flygrörelser minskar över tid är det fortsättningsvis många stockholmare som är utsatta för flygbuller från flygplatsen. Därför är det fortsatt viktigt att åtgärder görs för att minska bullret fram till dess att flygplatsen avvecklas. Staden anser generellt att buller i första hand ska åtgärdas vid källan. Stockholms mest trafikerade områden bör få hög prioritet när platser ska väljas för att vidta åtgärder. Det är särskilt angeläget att möjliggöra för ett ökat bostadsbyggande i goda kollektivtrafiklägen.

Stockholm den 24 april 2024

Karin Wanngård

### Bilaga

Remiss - Trafikverkets åtgärdsprogram för omgivningsbuller 2024–2028, dnr KS 2024/310-1.2

**Borgarrådsberedningen** tillstyrker föredragande borgarrådets förslag.

## **Kommunstyrelsen**

**Särskilt uttalande** av Jonas Naddebo (C) enligt följande.

Som finansborgarrådet konstaterar medför höga bullernivåer från trafiken negativa effekter på hälsa och välbefinnande. Vägtrafik är den klart dominerande källan följt av spårtrafik. Ändå är Bromma flygplats det enda exemplet borgarrådet lyfter.

Centerpartiet vill påminna om att vi tidigare lagt fram en motion om en överdäckningsstrategi för stadens motor- och spårleder. Vårt förslag syftade till att överbygga barriärer, minska buller och samtidigt skapa nya möjligheter för bostadsbyggande. Detta skulle inte bara bidra till en tystare och mer behaglig miljö för invånarna, utan också främja en hållbar stadsutveckling.

Tyvärr valde den styrande majoriteten att säga nej till vårt initiativ. Vi anser att det är en förlorad möjlighet att på ett innovativt sätt adressera både bullerproblematiken och bristen på bostäder. Vi står fast vid att lösningar som överdäckning av motor- och spårleder kan ha betydande positiva effekter på stadsmiljön och för stockholmarnas hälsa.

Elbilar bullrar mindre än fordon med förbränningsmotor i de lägre hastigheterna, det vill säga i städerna. En välutbyggd laddinfrastruktur är en grundläggande förutsättning för omställningen till en elektrifierad fordonsflotta. Centerpartiet har därför föreslagit att arbeta genom styrmedel som gör att alla parkeringsplatser i staden förses med laddinfrastruktur senast år 2030.

Istället för att vänta till 2038 behöver vi här och nu lösningar som minskar buller, stärker stadens attraktionskraft och höjer livskvaliteten för alla som bor och verkar i Stockholm.

## Ärendet

Trafikverket har tagit fram ett åtgärdsprogram för omgivningsbuller enligt förordningen (2004:675). Förordningen anger att programmet ska omfatta statliga vägar som under 2021 trafikerades med mer än tre miljoner fordon samt statliga järnvägar som trafikerades med fler än 30 000 tåg. Även Arlanda flygplats omfattas. Trafikverket har valt att utöka omfattningen av åtgärdsprogrammet till att omfatta all statlig väg, järnväg samt även vibrationsstörningar i bostäder.

Trafikverket har genomfört en kartläggning av de mest trafikerade vägarna, järnvägarna samt Arlanda och konstaterar att drygt 1,2 miljoner människor utsattes för höga dygnsmedelvärden av buller ( $L_{den}$  55) från trafiken på vägarna och järnvägarna. Trafikverket konstaterar att det krävs en kombination av åtgärder för att nå målen om bullernivåer.

Trafikverket konstaterar att det krävs en kombination av åtgärder för att nå målen om bullernivåer. Bullerskärmar eller bullervallar, förbättrad ljuddämpning i fasader och bullerskyddade uteplatser är nödvändiga i de mest bullerutsatta miljöerna. I befolkningstäta område och andra bullerkänsla miljöer kan bullerreducerande vägbeläggningar vara en viktig åtgärd. Vidare krävs tystare fordon, däck och tåg för att reducera bullernivåer.

Under perioden 2019-2023 har Trafikverket vidtagit bullerskyddsåtgärder för 31 600 personer, varav 9 100 personer var utsatta för buller från statliga vägar och 22 500 personer var utsatta för buller från statliga järnvägar. I flera fall har Trafikverket förvärvat fastigheter på grund av för höga vibrationsnivåer. Trafikverket bedömer att takten för att upprätta skyddsåtgärder i form av skärmar, fasadåtgärder, fastighetsförvärv med mera kommer att kunna vara densamma under de kommande fem åren. Även förskolor och grundskolor kommer att åtgärdas.

## Remissammanställningen

Ärendet har remitterats till stadsledningskontoret, exploateringsnämnden, miljö- och hälsoskyddsnämnden, stadsbyggnadsnämnden och trafiknämnden.

Exploateringskontoret, miljöförvaltningen och stadsbyggnadskontoret har inkommit med kontorsyttranden på grund av den korta remisstiden. Trafiknämnden har inte inkommit med svar på grund av den korta remisstiden.

## Stadsledningskontoret

**Stadsledningskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 5 april 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Stadsledningskontoret noterar att Trafikverket tagit ett större grepp kring bullerfrågan än vad gällande förordning kräver. Det får ses som positivt. Trots det större greppet är programmet överblickbart och inte alltför detaljerat. Till exempel redovisas inte

åtgärder på kommunnivå, vilket är rimligt då dokumentet skulle bli alltför omfattande.

Stadsledningskontoret konstaterar att flera platser i Stockholm är mycket hårt trafikerade och därmed bör vara av hög prioritet vid val av platser för åtgärder. Det är särskilt angeläget att möjliggöra för ett ökat bostadsbyggande i goda kollektivtrafiklägen.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden lyfter i sitt svar över remissen att bullerreducerande vägbeläggning kan vara ett bra alternativ för att minska buller. Samtidigt kan åtgärden innebära ökade partikelhalter samt ökade koldioxidutsläpp. Stadsledningskontoret delar miljö- och hälsoskyddsnämndens uppfattning om att Trafikverket med fördel även kan belysa dessa aspekter av frågan.

Stadsledningskontoret föreslår att kommunstyrelsen anser remissen besvarad i enlighet med vad som sägs i stadsledningskontorets tjänsteutlåtande.

### **Exploateringskontoret**

**Exploateringskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 20 mars 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Då exploateringskontoret främst arbetar med exploatering för nya bostäder berörs inte kontoret direkt av Trafikverkets åtgärdsprogram. Dock kan åtgärder i form av exempelvis bullerskyddsskärmar och bullerreducerande vägbeläggningar bidra med positiv effekt även för nybyggnation, då dessa åtgärder ger effekt inom ett större område än enskilda byggnader. Exploateringskontoret ser därmed överlag positivt på denna typ av åtgärder. Exploateringskontoret har i övrigt inga synpunkter på remissen.

### **Miljöförvaltningen**

**Miljöförvaltningens** tjänsteutlåtande daterat den 25 mars 2024 har i huvudsak följande lydelse.

Trafikverket har valt att utöka omfattningen av åtgärdsprogrammet till att innefatta all statlig väg och järnväg. Utöver buller har Trafikverket även inkluderat vibrationsstörningar i bostäder. Nämnden ser positivt på att Trafikverket har tagit detta helhetsgrepp.

Åtgärdsprogrammet ger en god bild av nuläget och hur Trafikverket avser att arbeta vidare under programperioden på nationell nivå. Programmet innehåller värdefull statistik t.ex. om antalet boende som är utsatta för olika ljudnivåer.

Åtgärdsprogrammet omfattar Trafikverkets arbete med buller i hela landet och konkreta åtgärder på kommunal nivå redovisas inte. Nämnden bedömer att detta är rimligt eftersom en sådan redovisning skulle bli mycket omfattande. Nämnden ser

inte heller behov av en redovisning på kommunal nivå, eftersom nämnden får tillgång till relevant information gällande detta genom miljötillsynen.

### **Avsnitt 5.1.2 Nationella mål och riktvärden**

I åtgärdsprogrammet redovisas Trafikverkets riktlinjer för buller och vad dessa baserar sig på. Nämnden noterar att trafikverket inte nämner Naturvårdsverkets riktlinjer enligt *Vägledning och riktvärden för buller på skolgård* (naturvardsverket.se), som har lägre värden än Trafikverkets riktlinjer. Vägledningen är framtagen i dialog med bl.a. Trafikverket. Nämnden anser att åtgärdsprogrammet bör kompletteras med en redogörelse om hur Trafikverket förhåller sig till dessa riktvärden och eventuella framtida åtgärder baserade på detta.

### **Avsnitt 7.5 Anpassad vägbeläggning för mindre buller**

Nämnden är positiv till att Trafikverket avser åtgärda bullerstörningar längs vissa vägsträckor genom att använda bullerreducerande vägbeläggning. Under vissa förhållanden kan bullerreducerande beläggning orsaka ökade partikelhalter. Val av beläggning kan också påverka rullmotstånd och därigenom koldioxidutsläpp. Nämnden föreslår därför att avsnittet kompletteras med att även andra miljöaspekter som luftkvalitet och klimatpåverkan ska beaktas när bullerreducerande beläggning övervägs för en vägsträcka.

### **Underhåll av vidtagna åtgärder**

Nämnden anser att Trafikverket bör lägga till ett resonemang om hur underhåll av genomförda åtgärder kommer att ske. Åldrande material, slitage och skadegörelse kan påverka den bullerdämpande förmågan hos en åtgärd och det är därför viktigt att bullerskyddsåtgärder underhålls över tid. Trafikverket arbetar idag med underhåll av vidtagna åtgärder och det vore önskvärt att det framgår i åtgärdsprogrammet.

### **Stadsbyggnadskontoret**

**Stadsbyggnadskontorets** tjänsteutlåtande daterat den 18 mars 2024 har i huvudsak följande lydelse.

I och med Förordningen (2004:675) om omgivningsbuller och Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/49/EG (2) har Stockholms stad en egen bullerkartläggning och åtgärdsprogram för omgivningsbuller, då staden har fler än 100 000 invånare.

Stadsbyggnadskontoret anser att det är bra att Trafikverkets åtgärder för omgivningsbuller kombinerat med antalet berörda personer som berörs redovisas för hela landet.

Det skulle vara till nytta att, utifrån kartläggningen, få en tydligare bild av problematiken för respektive län – vilka vägar och järnvägar som berörs – så att kommunens egen kartläggning får ett sammanhang.

Även vibrationskartläggning och åtgärder skulle behöva sättas i en mer detaljerad kontext för respektive län. Nu redovisas endast kartor över hela Sverige.