

Bitr landstingsdirektören

2008-01-15

LS 0711-1280

*Handläggare:
Göran Johnson*Stockholms stad
Miljöförvaltningen
Box 8136
104 20 Stockholm

Yttrande över förslag till åtgärdsprogram mot buller enligt förordning om omgivningsbuller (SFS 2004:675)

Frågan om omgivningsbuller och åtgärder i syfte att begränsa buller rymmer i sig tydliga målkonflikter. Landstinget har ansvar för hur befolkningens hälsa påverkas av buller. Som huvudman för kollektivtrafiken har landstinget inflytande över ett miljövänligt trafikslag, samtidigt som kollektivtrafiken i sig är en källa till buller. Som huvudman för regionplaneringen och den regionala utvecklingsplaneringen ska landstinget verka för att samordningen mellan bebyggelseutvecklingen och infrastrukturen bidrar till en lämplig regionutveckling med hänsyn till sociala, ekonomiska och miljömässiga mål. Samtidigt finns det betydande möjligheter att begränsa exponeringen av omgivningsbuller inomhus, medan utomhusbuller är betydligt svårare att åtgärda. Regionplaneringen och trafikplaneringen handlar dock till betydande del om åtgärder på längre sikt än de fem år som handlingsprogrammet omfattar.

Riktvärden för buller är hälsobaserade och grunden för dessa har stärkts på senare år. Utöver redan kända konsekvenser av att vistas i bullrig miljö, som störd kommunikation, koncentrationssvårigheter, irritation, sömnstörningar och hörselpåverkan, finns misstankar om att buller kan ge upphov till olika kroniska fysiologiska förändringar. De senaste decenniernas forskning pekar på att det kan finnas ett samband mellan trafikbuller och hjärt- och kärlsjukdom samt högt blodtryck. Det finns även en studie som visar sämre kognitiv utveckling hos barn som utsätts för trafikbuller.

Det är av stor betydelse för Stockholms stads befolknings hälsa att bullernivåerna minskar, både där de är mycket höga och där de är något lägre. Det är därför angeläget att åtgärdsprogrammet mot buller innefattar inte bara bostäder utan också skolor, förskolor, lekplatser, vårdlokaler/äldreboenden och arbetsplatser. Det är också av stor vikt att rekreationsområden skyddas mot buller.

En grundläggande förutsättning är att Stockholmsregionen växer. Det är angeläget att omgivningsbuller begränsas samtidigt som infrastrukturen byggs ut och bostadsbyggandet fortsätter i takt med befolkningstillväxten.

Inriktningen i arbetet med en ny regional utvecklingsplan är att regionen bör byggas tätare än hittills för att minska bilberoendet och ge goda förutsättningar för gång-, cykel- och kollektivtrafik samt en effektiv försörjning med energi och teknisk infrastruktur. Den inriktning som Stockholm har redovisat i sin översiktsplan och i stadsbyggnadsvisionen Stockholm 2030 är i linje med detta. Övergång från biltrafik gång- och cykeltrafik samt kollektivtrafik bidrar även till att begränsa trafikbullret.

Ett flertal stadsbyggnadsåtgärder medverkar samtidigt till att uppnå den täta stadens fördelar och att minska omgivningsbuller, till exempel att förlägga trafikleder i tunnlar eller att skärma av buller genom nya byggnader. I RUFSS 2001 antas att ytterligare vägar i Stockholm kommer att tunnelförläggas, t ex Norra Länken och Älvsjövägen. Till detta kommer skärmar och åtgärder på byggnader. Successivt flyttas bulleralstrande verksamheter från mindre lämpliga lägen. I regionplaneringen diskuteras flyttning av hamn- och terminalverksamheter som alstrar mycket tung trafik från Stockholm till andra delar av regionen. Tysta friluftsområden är en bristvara i Stockholms stad och andra centrala delar av regionen. Det är därför angeläget att även rekreationsområden skyddas mot buller.

Man kan konstatera att flygbuller som del av omgivningsbullret i Stockholm stad har en, jämfört väg- och spårtrafikens påverkan, begränsad inverkan. I den gällande regionala utvecklingsplanen, RUFSS 2001, anges, förutom fortsatt utbyggnad av Arlanda flygplats, att Bromma flygplats bör behållas för kvalificerat allmänflyg och viss linjefart. Bromma har en särskild betydelse för Stockholmsregionen som flygplats för näringslivsflyget. För Stockholmsregionens konkurrenskraft är det väsentligt att denna funktion kan upprätthållas.

Ett antal åtgärder för att begränsa Brommaflygets bullerpåverkan har redan vidtagits, men ytterligare åtgärder behöver övervägas. I åtgärdsprogrammet pekas på möjligheten att ytterligare öka miljöandelen av startavgifterna, vilket blir ett incitament för flygbolagen att utnyttja ny teknik med moderna tysta flygplan. Vidare pekas på långsiktiga möjligheter till operativa åtgärder, i första hand så kallade gröna inflygningar. Det är angeläget att möjligheterna att genom operativa åtgärder begränsa omgivningsbullret så långt möjligt.

Bromma flygplats ligger centralt i regionen och i en del med betydande utvecklingstryck. Intressekonflikten mellan flygplatsdrift och exploatering, framför allt bostadsbyggande, kan på sikt bli betydande. Inriktningen att utveckla samsynen mellan Luftfartverket och Stockholms stad i markanvändnings- och bebyggelsefrågor är därför viktig.

Bostäder behöver byggas i Stockholm och andra centrala och tätbebyggda kommuner. Med en väl genomförd avvägning kan man bygga bostäder med god ljudnivå inomhus och på den tysta sidan även i bullerutsatta miljöer. Det är också viktigt att det aktuella åtgärdsprogrammet, förutom en minskning av befintligt buller förhindrar att nya bullerproblem byggs in i samhället. Liksom att åtgärder för att begränsa buller inte leder till försämrad luftkvaliteten. Krav på begränsning av buller från fordon kan vara lämpliga. Även buller som uppstår temporärt i samband med större byggprojekt bör diskuteras i åtgärdsprogrammet.

Nya pendeltåg av typ X60 har betydligt lägre ljudnivå än äldre vagnar av typ X1, men det finns en risk för att de goda bulleregenskaperna kommer att något försämras med tilltagande ålder i vagnparken.

Med beaktande av ovanstående synpunkter tillstyrker vi åtgärdsprogrammet.

Göran Stiernstedt