

1. Sammanfattning

Detta åtgärdsprogram är upprättat med stöd av förordning om omgivningsbuller SFS 2004:675. Förordningen utgör införandet i svensk lagstiftning av EG-direktiv om bedömning och hantering av omgivningsbuller, 2002/49/EG. Med omgivningsbuller avses buller från väg-, järnväg och flygtrafik samt industriell verksamhet enligt särskild definition. Åtgärdsprogrammet har tagits fram inom en styrgrupp och en arbetsgrupp med representanter från Miljöförvaltningen, Trafikkontoret, Stadsbyggnadskontoret, Vägverket, Banverket, LFV (tidigare Luftfartsverket) och SL.

Enligt förordningen ska bland annat städer med fler än 250 000 invånare dels upprätta så kallade strategiska bullerkartor och beräkna hur många invånare som exponeras för olika bullernivåer, dels ta fram ett åtgärdsprogram.

Stockholms bullerkartor finns tillgängliga på Miljöförvaltningens hemsida, <http://www.miljo.stockholm.se> eller direkt på länken http://www.map.stockholm.se/kartago/kartago_fr_buller.html.

En särskild studie har gjorts över hur människor exponeras för buller, "Sammanställning av boende inom olika bullerintervall i Stockholms stad". WSP Akustik, 2007-06-27. Av den framgår bland annat att vägtrafiken är den bullerkälla som utsätter flest stockholmare för höga ljudnivåer i bostaden. Om man ser till antal exponerade för L_{DEN} över 55 dBA står vägtrafiken för cirka 270 000 personer, spårtrafiken för cirka 50 000, flyget för drygt 4 000 och industri för ett 30-tal personer.

L_{DEN} är ett av de bullermått som ska användas enligt EG-direktivet om omgivningsbuller. Förkortningen står för Level Day Evening Night. Måttet är ett vägt genomsnittsvärde som erhålls genom att ekvivalentnivån för dag (kl 06-18), kväll (kl 18-22) och natt (kl 22-06) läggs samman till en ekvivalentnivå för hela dygnet och där kvällsvärdet räknas upp med 5 dB och nattvärdet med 10 dB. Med ekvivalentnivå menas i sin tur ett genomsnittsvärde under den aktuella perioden. Svenska riktvärden är uttryckta som ekvivalentnivå för dygn samt maximalnivå, det sistnämnda innebär den högsta nivå som registreras under en fordonspassage. I framtiden är det mycket möjligt att svenska riktvärden kommer att uttryckas som L_{DEN} och L_{NIGHT} .

I Stockholm har bullerbegränsande åtgärder genomförts sedan lång tid tillbaka. Arbetet har i huvudsak bestått av skyddsåtgärder som skärmar, vallar och förbättrade fönster. Minskat buller vid källan, främst vid spårtrafiken, har också inneburit en bättre ljudmiljö. Det har även genomförts ombyggnader, överdäckningar och trafikreglerande åtgärder vars syfte inte primärt har varit bullerskydd men som ändå medfört minskad exponering för buller. Effekten av samtliga dessa åtgärder är bland annat att antalet boende som exponeras för ekvivalentnivåer över 35 dBA inomhus beräknas ha minskat från cirka 230 000 år 1970 till

knappt 30 000 år 2007. Detta betyder dock inte att problemen är lösta, det är fortfarande ett stort antal personer som har inomhusnivåer över riktvärdet 30 dBA uttryckt som dygnsekvivalent nivå. Utomhusnivåerna är fortfarande höga på många platser, till exempel parker och rekreationsområden. Kunskapen om nivåerna vid skolor, förskolor, lekplatser, vårdlokaler och äldreboenden är allt för dåligt kända. Riktade bullerskyddsåtgärder har inte vidtagits för dessa platser.

De kostnader som de olika trafikhuvudmännen redovisar att de hittills haft för bullerskyddsåtgärder är totalt närmare 400 Mkr sedan man började vidta skyddsåtgärder.

Den kortsiktiga strategi (fem år) som föreslås i åtgärdsprogrammet är fortsatt arbete med att åtgärda de högsta nivåerna inomhus i bostäder. Det finns goda förutsättningar att inom en femårsperiod kunna åtgärda alla bostäder som i dag har inomhusnivåer över 35 dBA. Parallellt med satsningar på skyddsåtgärder föreslås en successiv övergång till att vidta åtgärder som begränsar bullret vid källan. Exempel på sådana åtgärder är tystare fordon, trafikminskningar på de mest utsatta platserna, lägre hastighet, tystare körsätt och tystare däck och vägbeläggningar.

Samma strategi föreslås även på lång sikt. Ju längre fram i tiden man blickar desto mer förutsätts åtgärderna ha inriktats mot att dämpa bullret vid källan.

Enligt direktivet och förordningen ska ett åtgärdsprogram omarbetas vid behov, dock senast fem år efter det att det antagits. Därför föreslås en begränsad årlig uppföljning av bullerskyddsåtgärderna och en större samlad utvärdering som inleds senast i början av år 2012.