

Stadsbyggnadsförvaltningen
Tjänsteskrivelse till Gatu- och samhällsmiljönämnden

Datum:
2020-03-06

Diarienummer:
GSN-2018-3637

Handläggare:
Ida Gottberg

Omarbeta åtgärdsprogram mot omgivningsbuller utifrån riktlinjer för styrdokument

Förslag till beslut

Gatu- och samhällsmiljönämnden beslutar

1. att godkänna redovisningen av genomfört samråd,
2. att ge Stadsbyggnadsförvaltningen i uppdrag att omarbeta åtgärdsprogram mot omgivningsbuller till en handlingsplan.

Sammanfattning

Uppsala kommun har enligt förordningen om omgivningsbuller (SFS 2004:675) kartlagt bullerkällor inom kommunen och beräknat antalet bullerutsatta boende. Som följd av kartläggningen ska kommunen ta fram ett åtgärdsprogram mot omgivningsbuller. Innehållet i åtgärdsprogram enligt förordningen är inte direkt förenligt med dokumentstrukturen i kommunens riktlinjer för styrdokument. Gatu- och samhällsmiljönämndens förslag på åtgärdsprogram föreslås därför omarbetas till en handlingsplan. Handlingsplanen ska även omarbetas utifrån inkomna synpunkter under samrådet.

Ärendet

Gatu- och samhällsmiljönämnden har utarbetat ett förslag på åtgärdsprogram mot omgivningsbuller i enlighet med Förordningen om omgivningsbuller (2004:675). Programmet är en revidering av tidigare åtgärdsprogram för perioden 2014-2018. Programmet har varit på digital utställning för allmänheten och på remiss till kommunala nämnder, kommunala bolag, de lokala politiska partierna och andra

offentliga förvaltningar. En samrådsredogörelse har tagits fram med förslag på vilka synpunkter som ska beaktas.

Kommunens riktlinjer för styrdokument har som syfte att skapa en enhetlig hantering av styrdokument och göra det lättare att genomföra och följa upp politiska beslut. Stadsbyggnadsförvaltningen har i samråd med kommunledningskontoret bedömt att krav på innehåll i åtgärdsprogram enligt förordningen om omgivningsbuller är förenligt med kommunens riktlinjer för styrdokument, dock inte sin nuvarande form. Innehållet i tidigare förslag till åtgärdsprogram kan omarbetas till aktiverande styrdokument i form av program och handlingsplan. Stadsbyggnadsförvaltningen har i samråd med kommunledningskontoret bedömt vidare att ett program kan uteslutas med hänvisning till att relevanta målformuleringar redan finns i Mål och budget och Översiktsplan.

Beredning

Stadsbyggnadsförvaltningen och kommunledningskontoret har samrått i frågan.

Ekonomiska konsekvenser

Ej aktuellt för detta beslut.

Beslutsunderlag

Bilaga 1 Remissversion: Åtgärdsprogram mot omgivningsbuller 2019-2023

Bilaga 2 Samrådsredogörelse

Stadsbyggnadsförvaltningen

Mats Norrbom
Stadsbyggnadsdirektör

Remiss av aktiverande styrdokument

Beslutsfattare:
Gatu- och samhällsmiljönämnden

Dokumentansvarig: Mats Norrbom

Datum:
2019-02-07

Diarienummer:
GSN-2018-3637

Remissversion: Åtgärdsprogram mot omgivningsbuller 2019–2023

Översiktsplan

Mål och budget

Program

Verksamhetsplaner och affärsplaner

Handlingsplaner och övriga planer

Sammanfattning

Buller definieras som oönskat ljud och är den miljöstörning som påverkar flest människor i Sverige. Omgivningsbuller kan orsaka problem så som allmän störning, försämrad talförståelse, nedsatt inlärning, stress, sömnstörningar samt ökad risk för hjärt- och kärlsjukdom. Buller är därmed ett hälsoproblem som riskerar försämrad livskvalitet. För att en växande kommun som Uppsala fortsatt ska vara attraktiv och hälsosam är det viktigt att kommunen strävar efter att förbättra miljöer som idag är bullriga, skapa nya goda ljudmiljöer och behålla miljöer som idag är relativt fria från buller.

Uppsala kommun har tagit fram ett nytt åtgärdsprogram mot omgivningsbuller, som ersätter åtgärdsprogrammet för programperioden 2013–2018. Programmet är upprättat med stöd av förordningen mot omgivningsbuller (SFS 2004:675), vilken fastställer att alla kommuner med minst 100 000 invånare vart femte år ska upprätta strategiska bullerkartor, beräkna hur många invånare som exponeras för buller från väg, järnväg, flyg och industrier samt utifrån de resultaten ta fram ett åtgärdsprogram. Målet med Uppsala kommuns åtgärdsprogram är att ingen som bor eller vistas i kommunen under en längre tid ska exponeras för bullernivåer som kan vara skadliga för hälsan.

I programmet beskrivs bullersituationen i kommunen och det systematiska arbetet med bullerfrågor. Kommunen har tagit fram ett antal mål, både långsiktiga och kortsiktiga, och utifrån dem identifierat ett antal åtgärder som ska genomföras under perioden 2019–2023. Åtgärderna utgår från det som kommunen har rådighet över. Tre fokusområden har identifierats; boendemiljöer, skol- och förskolemiljöer samt parker och rekreationsområden. Uppsala kommuns mål för perioden 2019–2023 är:

- Andelen boende som exponeras för en ekvivalent ljudnivå över 55 dB(A) vid fasad avseende trafikbuller ska inte överstiga 20 % av kommunens befolkning.
- Samtliga förskolor, skolor och fritidshem som har en utemiljö som exponeras för en ekvivalent ljudnivå som överskrider 55 dB(A) dagtid avseende trafikbuller ska erbjudas bulleråtgärd delvis bekostad av kommunen.
- Det ska inom Uppsala tätort finnas tillgång till park- och naturområden med särskilt goda ljudmiljöer.
- Medvetenheten om bullrets negativa effekter på människor, och därigenom vikten av goda ljudmiljöer, samt medvetenheten om kopplingen mellan hållbart resande och buller ska öka internt inom Uppsala kommuns verksamhet och bland Uppsala kommuns invånare.

Åtgärderna som ska bidra till att nå målen är av olika slag. I så hög utsträckning som möjligt handlar de om att åtgärda bullret vid källan. Många av åtgärdsförslagen skapar mervärden även på andra områden så som luftkvalitet, klimat, aktiv mobilitet (t ex gång, cykel) samt natur- och kulturmiljö. I vissa fall kan specifika insatser som bullerskyddsåtgärder vid fasad eller avskärmningar krävas. På detta sätt syftar åtgärdsprogrammet till att skydda så många som möjligt från höga bullernivåer som kan orsaka hälsoproblem.

Innehåll

Sammanfattning	2
Inledning	5
Förordningen om omgivningsbuller.....	5
Vad är buller?	5
Mål och visioner	6
Kommunens mål och planeringsinriktning.....	6
Syfte och mål i Uppsala kommuns åtgärdsprogram mot omgivningsbuller	6
Långsiktiga mål till kommande programperioder	6
Mål under programperioden 2019–2023	7
Åtgärder inom programperioden.....	7
Tidigare arbete med buller	12
Genomförda åtgärder under programperioden 2013–2018	12
Ej genomförda åtgärder under programperioden 2013–2018	13
Uppföljning och utvärdering	14
Resurser	14
Behovsbedömning	14
Samhällsekonomisk nytta	15
Kvantifiering av hälsoeffekter	16
Förutsättningar	16
Påverkan av omgivningsbuller.....	17
Upplevelsen beror av mer än bara ljudnivån	17
Inte bara en komfortfråga	17
Barn – särskilt utsatt grupp	17
Parker och naturområden.....	18
Politiska mål och riktvärden.....	18
Miljökvalitetsmålet God bebyggd miljö samt precisering om buller	18
Bullerprovning enligt miljöbalken och plan- och bygglagen samordnas.....	18
Proposition 1996/97:53 - Infrastrukturinriktning för framtida transporter	19
Naturvårdsverkets vägledningar	20
Bullerkartläggning 2017	21
Historik.....	21
Omfattning	21
Resultat av kartläggningen.....	22
Antal exponerade under ett årsmedeldygn	24
Antal exponerade nattetid	24
Jämförelse mellan bullerkartläggningarna från 2012 och 2017	25
Begreppsförklaringar.....	27

Bilagor	28
Bilaga 1. Ekvivalent bullerutbredning från vägtrafik – Uppsala kommun.....	29
Bilaga 2. Ekvivalent bullerutbredning från vägtrafik – Uppsala tätort.....	30
Bilaga 3. Maximal bullerutbredning från vägtrafik – Uppsala kommun	31
Bilaga 4. Maximal bullerutbredning från vägtrafik – Uppsala tätort	32
Bilaga 5. Ekvivalent bullerutbredning från järnvägstrafik – Uppsala kommun	33
Bilaga 6. Ekvivalent bullerutbredning från järnvägstrafik – Uppsala tätort	34
Bilaga 7. Maximal bullerutbredning från järnvägstrafik – Uppsala kommun	35
Bilaga 8. Maximal bullerutbredning från järnvägstrafik – Uppsala tätort	36
Bilaga 9. Samrådsredogörelse.....	37

Åtgärdsprogrammet är framtaget av en projektledare på Uppsala kommuns stadsbyggnadsförvaltning, Saga Hävermark, i samråd med andra tjänstepersoner från olika avdelningar och förvaltningar inom Uppsala kommun. Arbetsperioden har pågått under hösten 2017 och våren/sommaren 2018. Arbetet har utgått från Uppsala kommuns bullerkartläggning och analyser genomförda inom ramen för den. Bullerkartläggningen genomfördes av Sweco Environment AB under hösten 2016 och våren/sommaren 2017. Uppdragsledare från Sweco var Johanna Thorén, handläggare var Olof Öhlund och granskare Henrik Naglitsch.

Inledning

Omgivningsbuller är ett av de största miljöhälsoproblemen i Europa och den miljöstörning som påverkar flest människor i Sverige. Samstämmig forskning har visat att boende nära högt trafikerade vägar, järnvägar och flygplatser exponeras för skadliga ljudnivåer som påverkar hälsan negativt. Människor som utsätts för buller riskerar bland annat sömnstörningar som kan leda till förhöjt blodtryck, koncentrationssvårigheter och försvårad inlärning. Långvarig exponering kan leda till negativa effekter på hjärt- och kärlsystemet.

Förordningen om omgivningsbuller

Bullerfrågan har genom Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/49/EG mot omgivningsbuller getts ytterligare vikt. Huvudsyftet med direktivet är att fastställa ett gemensamt tillvägagångssätt för att förhindra, förebygga eller minska skadliga effekter på grund av exponering av omgivningsbuller.

Direktivet slår fast att samtliga medlemsstater ska:

- Fastställa exponering från omgivningsbuller genom kartläggning av buller med metoder som är gemensamma för alla medlemsstater.
- Tillgängliggöra information till allmänheten om omgivningsbuller och dess effekter.
- Fastställa handlingsplaner för att förhindra och minska omgivningspåverkan från buller, baserat på resultaten från kartläggningen. Särskilt fokus läggs där exponeringsnivåerna kan medföra skadliga effekter på människors hälsa, och på att förhindra en höjning av bullernivån där den idag är tillfredsställande.

EU-direktivet 2002/49/EG har via svensk lagstiftning slagits fast och översatts till svenska förhållanden i Förordningen om omgivningsbuller (SFS 2004:675). I förordningen anges bland annat krav på omfattning avseende kartläggning, åtgärdsprogram samt information till allmänheten. Enligt förordningen ska kommuner med mer än 100 000 invånare vart femte år kartlägga omgivningsbullret inom kommunen samt ta fram ett åtgärdsprogram för att minska omgivningsbullret. Uppsala kommun genomförde sin första bullerkartläggning år 2012 och efterföljande åtgärdsprogram år 2013. År 2017 genomfördes en ny bullerkartläggning. Detta åtgärdsprogram är en följd av den kartläggningen och är en revidering av Åtgärdsprogram mot omgivningsbuller 2013–2018. Åtgärdsprogrammet har uppförts i enlighet med formkraven i (SFS 2004:675).

Vad är buller?

Buller definieras som oönskat ljud. Det moderna samhället är fullt av oönskade ljud. Den snabba samhällsutvecklingen med industrialisering, transporter, exploatering, elektrifiering mm. har på kort tid förändrat ljudlandskapet radikalt. Buller har blivit ett miljöproblem med konsekvenser för hälsa och välbefinnande. På många håll i Europa går det inte längre att hitta ostörda ljudlandskap överhuvudtaget.

Ett problem med dagens ljudmiljö är bristen på variation. Brus från trafik finns överallt och tar så mycket plats i anspråk att andra ljud till stor del täcks över, vilket resulterar i en monoton ljudmiljö utan karaktär och platsspecificitet.

Mål och visioner

Den långsiktiga visionen är att inga människor i Uppsala kommun ska exponeras för nivåer av omgivningsbuller som riskerar att leda till negativa hälsoeffekter eller väsentligt begränsar möjligheten till utomhusvistelser i offentliga miljöer som natur- och parkområden.

Kommunens mål och planeringsinriktning

I Uppsala kommuns översiktsplan 2016 anges att riktvärden för buller ska nås både inomhus och utomhus samt att alla bullerkällor ska beaktas (så som vägtrafikbuller, spårtrafikbuller, industribuller, flygbuller). I översiktsplanen beskrivs en inriktning i stadens utveckling som innebär en ökad bebyggelsetäthet i centrala delar. Vid bostadskomplettering i områden där riktvärden för buller överskrids på trafiksidan ska ljudmiljön på innergårdar därför ges särskild vikt. Vid etableringar av skolor och förskolor i tätbebyggda områden ska bullerfrågan tas i beaktning vid planering av skolgårdar. Översiktsplanen betonar vikten av att skapa nya samt skydda befintliga områden med god ljudmiljö. En god ljudmiljö är inte nödvändigtvis en helt tyst miljö, utan snarare en lugn miljö. Den är inte utsatt för oönskat eller skadligt ljud orsakat av människors verksamhet. Parker, tätortsnära friluftsområden och andra idag opåverkade områden är exempel på sådana miljöer och ska därför värnas mot bullerpåverkan. Kommunen ska aktivt arbeta för att utveckla stadens grönstruktur så att invånarna får tillgång till olika sociotopsvärden inom rimligt avstånd. Tillgång till tystare områden ska finnas i både stad och tätorter.

Kommunen har tidigare tagit fram ett åtgärdsprogram för luftmiljön i centrala Uppsala. Åtgärdsprogrammet togs fram 2006 och reviderades 2014 och i det beskrivs åtgärder som syftar till att förbättra luftkvaliteten i centrala Uppsala. Bland åtgärderna ingår hastighetssänkning till 30 km/h i innerstaden, begränsningar i framkomlighet för att minska trafiken, satsningar på ökat cyklande samt miljözoner för tunga fordon. Samtliga av dessa åtgärder är sådana att de samtidigt medverkar till en bättre ljudmiljö i staden. På motsvarande sätt är flera av åtgärderna mot buller i detta åtgärdsprogram sådana att de påverkar luftmiljön positivt. Det finns därmed en länk mellan åtgärder för bättre luftkvalitet och för bättre ljudmiljöer.

Syfte och mål i Uppsala kommuns åtgärdsprogram mot omgivningsbuller

Syftet med det här åtgärdsprogrammet är att minska omgivningsbullrets negativa effekt på människors hälsa och genom det göra Uppsala till en ännu attraktivare kommun. Det görs dels genom strategiskt långsiktigt arbete, dels med specifika insatser. Åtgärdsprogrammet ska utgöra en grund för ett mer systematiskt och kontinuerligt arbete för att förbättra ljudmiljön i kommunen. Den långsiktiga visionen har lett till ett antal mål under den specifika programperioden.

Långsiktiga mål till kommande programperioder

- Bullret i Uppsala kommun ska primärt minska vid källan.
- Riktvärden för buller ska klaras för samtliga bostäder, såväl inomhus som vid uteplats.

- Samtliga skol- och förskolebarn ska kunna vistas utomhus på skolgårdar där trafikbullernivåerna är högst 55 dB(A) ekvivalentnivå.
- Riktvärdet 50 dB(A) ekvivalentnivå avseende trafikbuller ska klaras för samtliga nyetablerade skolor och förskolor.
- Samtliga boende inom kommunen ska inom gångavstånd ha tillgång till en park med god ljudmiljö.
- Nya bebyggelseområden i Uppsala kommun ska planeras med goda ljudmiljöer i åtanke både inomhus, på uteplatser, på förskolor och skolor samt i parker och rekreatiomsområden.
- Medvetenheten om bullers negativa effekter samt hur buller kan reduceras i en snabbt växande kommun ska öka hos såväl beslutsfattare som allmänhet.

Mål under programperioden 2019–2023

- Andelen boende som exponeras för en ekvivalent ljudnivå över 55 dB(A) vid fasad avseende trafikbuller ska inte överstiga 20 % av kommunens befolkning.
- Samtliga förskolor, skolor och fritidshem som har en utemiljö som exponeras för en ekvivalent ljudnivå som överskrider 55 dB(A) dagtid avseende trafikbuller ska erbjudas bulleråtgärd delvis bekostad av kommunen.
- Det ska inom Uppsala tätort finnas tillgång till park- och naturområden med särskilt goda ljudmiljöer.
- Medvetenheten om bullrets negativa effekter på människor, och därigenom vikten av goda ljudmiljöer, samt medvetenheten om kopplingen mellan hållbart resande och buller ska öka internt inom Uppsala kommuns verksamhet och bland Uppsala kommuns invånare.

Åtgärder inom programperioden

Åtgärdsprogrammet ska i så hög utsträckning som möjligt arbeta i riktning mot ett hållbarare transportsystem där föreslagna åtgärder på ett naturligt sätt sammanfaller med önskvärda effekter inom andra områden, som exempelvis åtgärdsprogrammet för luftkvalitet. Åtgärder ska även gå i enlighet med övergripande målsättningar i Översiktsplan 2016. Som första åtgärd bör möjligheten till att minska buller vid källan prioriteras framför åtgärder för att reducera ljudet mellan ”källa” och ”mottagare”. Åtgärder ska komma så många människor som möjligt till godo. Att minska ljudet vid källan är i många fall en tidskrävande process, då det handlar om behov av trafikomläggningar eller omställning av trafiksystemet. I avvaktan på denna typ av åtgärder kommer det att vara nödvändigt att rikta insatser till enskilda bostäder/bostadsområden, som exempelvis bullerreducerande åtgärder i byggnadsfasad.

Vid prioritering av åtgärder är det viktigt att det blir en balans mellan riktade insatser till boende respektive allmänheten i övrigt, för att öka möjligheten till att uppnå de generella målen för åtgärdsprogrammet. Vid avvägning av insatser för att reducera omgivningsbuller är det viktigt att beakta särskilt känsliga grupper som saknar möjlighet till att vistas på alternativa platser med lägre ljudnivåer. Det är även viktigt att beakta speciellt utsatta platser, exempelvis sådana som exponeras från flera olika typer av bullerkällor samtidigt. Inom ramen för Uppsala kommuns arbete med buller ska

vårdboenden hanteras som permanentbostad och ges samma möjligheter att exempelvis erhålla bidrag för bullerdämpande åtgärder som andra bostäder. Vårdboende består av lägenheter eller rum, med gemensamma utrymmen som kök och vardagsrum, som ger service, omvårdnad och tillsyn dygnet runt. Även gruppboende räknas som permanent bostad.

Åtgärderna är indelade i olika åtgärdsområden och presenteras i Tabell 1. Där anges vilken nämnd som är ansvarig för åtgärden samt när åtgärden förslagsvis ska vara genomförd (om ej löpande). Där flera nämnder än en är ansvarig ska projektledaren som ansvarar för åtgärdsprogrammet, tillsammans med arbetsgruppen, se till att övriga ansvariga nämnder kopplas in.

Tabell 1. Sammanställning av föreslagna åtgärder under programperioden 2019–2023.

Åtgärdsområde	Beskrivning av åtgärd	Ansvar	Genomförandeperiod
Informationskampanjer	Riktade kampanjer med syfte att minska bullerpåverkan genom bullerskyddsåtgärder.	GSN PBN	Löpande inom ordinarie verksamhet
	Riktade kampanjer ex. via kommunens hemsida eller i sociala medier, med syfte att ge invånarna råd om hur de själva kan bidra till minskad bullerpåverkan (ex. däckval, körsätt, sänkt hastighet, elfordon).	GSN	Löpande inom ordinarie verksamhet
Fysisk planering	Buller beaktas och utreds tidigt och noggrant vid planering av nya bostäder, skolor, förskolor, parker och grönområden.	PBN GSN MHN	Löpande inom ordinarie verksamhet
	Säkerställa att genomförda bullerutredningar granskas av ansvarig för bullerfrågor på SBF samt att MHN rådfrågas tidigt och systematiskt.	PBN GSN MHN	Löpande inom ordinarie verksamhet
	Den faktiska bullersituationen i nybyggda områden kontrolleras och följs upp för att jämföras med det som fastslogs avseende buller i detaljplan.	MHN	Löpande inom ordinarie verksamhet

Trafikstyrande åtgärder	Fortsatt utbyggnad av kommunens gång- och cykelvägnät med syfte att öka andelen cyklister och gående samt minska andelen som tar bilen.	GSN PBN	Löpande inom ordinarie verksamhet
	Fördjupad utredning (simuleringar) av möjlighet till minskade ljudnivåer med hjälp av trafikomläggningar i särskilt bullerutsatta områden (ex Väderkvarnsgatan, Tycho Hedéns väg, Vårdsätravägen, Luthagsplanaden, Kungsgatan).	GSN	Klart 2020
	Utredning om lämplighet att införa dubbdäcksförbud på ytterligare en centralt belägen, särskilt buller- och luftföroreningsexponerad, gata i Uppsala	GSN	Klart 2021
	Fortsatt arbete med Mobility Management (hållbart resande) och i högre utsträckning utvärdera arbetets effekter på ljudnivåer.	GSN	Löpande inom ordinarie verksamhet
	Utredning av effekter på bullernivån i och med införandet av Uppsalas hastighetsplan.	GSN	Klart 2019
	Utbyggnad av laddinfrastruktur i Uppsala kommun och arbete för högre andel elfordon i kommunen.	KLK	Löpande inom ordinarie verksamhet
Fastighetsnära åtgärder	Fortsatt utdelning av bidrag för att hjälpa fastighetsägare och bostadsrättsföreningar att bullersanera sina bostäder i enlighet med bidragssystem framtaget	GSN	Löpande inom ordinarie verksamhet

	under programperioden 2013–2018.		
	Utreda sänkning av åtgärdsnivå för bullerbidrag för fönsteråtgärder, med syfte att öka antalet givna bidrag för fönsteråtgärder. Utredningen ska fastställa hur många fler som kan ta del av fönsterbidraget om kriterierna sänks från 65 dB(A) utomhus,	GSN	Klart 2021
	Kartläggning av ljudmiljöer utomhus vid skolor och framtagande av prioriteringslista för vilka som behöver åtgärdas. Även bullerexponering i allmänna parker och naturområden som dagligen nyttjas av förskolor och skolor ska beaktas.	GSN MHN UBN	Klart 2019
	Utredning av införande av bidragssystem för att hjälpa skolor, förskolor och fritidshem att bullersanera sina lokaler eller vistelseytor.	GSN UBN	Klart 2020
	Inventering av skick på befintliga bullerskärmar i Uppsala kommun och bedömning av upprustning eller borttagande av dem. Vid upprustning ska absorberande material, gröna skärmar och genomsiktighet beaktas och övervägas.	GSN PBN	Klart 2022
Naturområden, parker och tysta områden	Utredning och om nödvändigt åtgärder för att anordna minst ett särskilt tyst område med höga natur- och	GSN	Klart 2020

	kulturvärden i Uppsala kommun. Förslag på projektupplägg har tagits fram under programperiod 2013–2018.		
	Utredning om införande av låg bullerskärm (om max en meters höjd) längs en särskilt trafikerad gata i närhet till parker och/eller grönområden, skola/förskola och bostäder.	GSN	Klart 2021
	Genomföra åtgärder i minst en tätortsnära bullerutsatt park för att skapa en god ljudmiljö centralt i Uppsala.	GSN	Klart 2022
Lågbullerbeläggningar	Vid asfaltsomläggning av särskilt trafikerade gator och trafikleder ska olika typer av lågbullerbeläggning beaktas.	GSN	Löpande inom ordinarie verksamhet
Luftkvalitet	Översyn av åtgärder som ger både förbättrad luftkvalitet och reducerat buller i särskilt utsatta områden.	GSN MHN	Klart 2021
Byggtrafik	Minska bullerstörningen från byggtrafik, exempelvis genom bygglogistikcenter.	GSN PBN	Löpande inom ordinarie verksamhet
Samverkan	Uppstart och implementering av en förvaltningsöverskridande bullergrupp som träffas regelbundet och diskuterar olika bullerärenden.	MHN GSN	Klart 2019
	I samband med årlig uppföljning av åtgärdsprogrammet bjuds Trafikverket in för att redovisa genomförda	GSN Trafikverket	Löpande inom ordinarie verksamhet

	bulleråtgärder i Uppsala kommun.		
	De samhällsekonomiska konsekvenserna av att genomföra/inte genomföra bulleråtgärder i samband med projekt som innebär förändrad ljudnivå ska när det är möjligt analyseras.	GSN PBN	Löpande inom ordinarie verksamhet

Tidigare arbete med buller

Uppsala kommun arbetar kontinuerligt för att förebygga bullerproblematiken i tätorterna i samband med stadsplanering, genom bullersanering av bostäder, vid skötsel av kommunens allmänna ytor, när upphandlingar genomförs osv. I befintliga tätbebyggda kvarter med hög trafikintensitet är trafikbullernivåerna utomhus ofta högre än de nationella riktvärdena som är antagna av riksdagen i samband med infrastrukturproposition från 1997 (prop. 1996/97:53). I många fall har kommunen genomfört riktade kampanjer till fastighetsägare där dygnsmedelnivån för buller överstiger 65 dB vid ytterfasaden. Det har skett både under programperioden 2013–2018 och i tidigare kampanjer utanför åtgärdsprogrammets ramar.

Genomförda åtgärder under programperioden 2013–2018

Följande åtgärder har genomförts under programperioden 2013–2018. Några åtgärder sker löpande inom ordinarie verksamhet. Flera av dem fortsätter därför även under denna period.

Informationskampanjer

- Riktade kampanjer med syfte att minska bullerpåverkan via kommunens hemsida och i sociala medier.

Trafikstyrande åtgärder

- Översyn av möjlighet till minskade ljudnivåer med hjälp av trafikomläggningar.
- Översyn av hastighetsbegränsningar som bullerdämpande åtgärd.
- Trafiklugnande åtgärder med hjälp av byggnadstekniska åtgärder.
- Översyn av möjligheter att förbjuda tung trafik under vissa tider på dygnet¹.

¹ Förbud mot tung trafik under vissa tider på dygnet har undersökts på enskilda platser där särskilda klagomål har inkommit, men ingen övergripande undersökning i kommunen har gjorts. Ett sådant förbud innebär nya lokala trafikföreskrifter.

Lågbullrande vägbeläggningar

- Översyn av möjlighet till införande av lågbullrande vägbeläggning.
- På utvalda vägsträckor byte av särskilt bullrande beläggningsskikt².

Bullervallar och bullerskärmar utmed det kommunala vägnätet

- Program för bullerskärmar och bullervallar som åtgärd för att dämpa ljudnivåer utmed det kommunala vägnätet³.
- Översyn över bullerskyddsåtgärder för att dämpa utomhusnivåer vid skolor och förskolor.

Bullervallar/bullerskärmar utmed det statliga järnvägsnätet

- Fördjupad utredning om behov av att dämpa trafikbuller från det statliga vägnätet⁴.
- Fördjupad utredning om behov av att dämpa trafikbuller från det statliga järnvägsnätet⁵.

Fastighetsnära åtgärder

- Införande av bidragssystem för att hjälpa fastighetsägare att bullersanera sina bostäder.

Tysta platser

- Utredning om möjlighet att anordna särskilt tysta platser i den offentliga miljön.

Ej genomförda åtgärder under programperioden 2013–2018

Ett antal åtgärder från programperioden 2013–2018 är inte genomförda. Anledningarna till det varierar från åtgärd till åtgärd. Nedan listas de åtgärder som inte är genomförda, med en kommentar om varför vid respektive åtgärd.

- Utredning av möjligheter att införa bullerkrav vid upphandlingar inom Uppsala kommun. Utredningen ska exempelvis ta reda på vilken effekt åtgärden kan få på ljudnivåerna i kommunen.
Kommentar: Bullerkrav införs i upphandlingar där det anses relevant. Ingen utredning utöver det har genomförts.
- Idéhandbok över bullerskyddsåtgärder för att dämpa utomhusnivåer vid parker och naturområden, ex i nyplanering, omDispositionering av ytor, ljudmaskering.
Kommentar: Bullerskyddsåtgärder för att dämpa utomhusnivåer har undersökts och resulterat i bland annat rapporter, men ingen idéhandbok har tagits fram.

² Inget byte till lågbullerbeläggning, då översynen i föregående punkt ej visade på tillräckligt stor effekt, men byte av beläggningsskikt sker löpande och har i vissa fall givit en viss förbättring.

³ Bullerskärm ingår som åtgärd inom bidragssystemet.

⁴ I samband med länstransportplaner.

⁵ I samband med arbetet med planskilda korsningar.

- Utredning om alternativa bullerskyddsåtgärder vid skolor och förskolor, ex omlokalisering av vistelseytor.

Kommentar: Fokus har istället legat på att dämpa utomhusnivåer vid förskolor genom bullerskyddsåtgärder.

Uppföljning och utvärdering

En programgrupp kommer att tillsättas med representanter från framför allt stadsbyggnadsförvaltningen och miljöförvaltningen samt kommunledningskontoret. Gruppen utgörs till stor del av samma representanter som finns i en grupp för luftkvalitet. På stadsbyggnadsförvaltningen finns en projektledare med ansvar för att åtgärderna genomförs.

Projektledaren får ansvar för uppföljning av arbetet, genom löpande avrapportering från programgruppen, genom årlig avrapportering till ansvariga nämnder; gatu- och samhällsmiljönämnden (GSN), plan- och byggnadsnämnden (PBN), miljö- och hälsoskyddsnämnden (MHN) och – när nödvändigt – utbildningsnämnden (UBN) samt genom en samlad utvärdering under programperiodens sista år (2023). Gruppen rapporterar även till kommunledningskontoret (KLK).

Resurser

Resurser kommer att krävas för att genomföra de föreslagna åtgärderna i programmet. Beroende på investeringsnivån och i vilken omfattning de föreslagna åtgärderna kommer att genomföras kan det finnas behov av att förstärka personresurserna eller att förändra i verksamhetsplaner på stadsbyggnadsförvaltningen och miljöförvaltningen. Programmet finansieras genom att åtgärderna inarbetas i budgetprocessen. De ramar som fullmäktige ger respektive nämnd ska följas.

Behovsbedömning

Planer och program som tas fram enligt 5 kap 5 § miljöbalken ska miljöbedömas i enlighet med 6 kap om genomförandet av dem kan antas medföra betydande miljöpåverkan. Åtgärdsprogrammet anger en viljeriktning med långsiktiga mål och riktvärden för buller. Eftersom vissa åtgärder även kan ha inverkan på andra områden har en mindre miljöbedömning av programmet bedömts vara nödvändig. Vid en miljöbedömning ska programförslaget jämföras med ett nollalternativ. Som nollalternativ till programmet har den sannolika utvecklingen utan detta åtgärdsprogram satts. Vid nollalternativet antas de förväntade positiva hälsoeffekterna utebli under programperioden.

Miljöbedömningen har avgränsats till påverkan på stadsbild och kulturmiljö, tillgänglighet och trygghet, klimat och luftkvalitet samt buller. Ingen av dem har dock bedömts medföra risk för betydande miljöpåverkan.

Stadsbilden och kulturmiljön kan i viss mån påverkas negativt av framför allt skärmar och vallar. Längs med genomfartsleder och större vägar bedöms skärmar inte utgöra ett främmande inslag med negativ påverkan, men i bostadsområden och parker kan de skapa barriäreffekter och påverka stadsbilden negativt. Uppförande av skärmar regleras genom plan- och bygglagen. Där anges hur byggnader och byggnadsverk ska utformas och placeras för att ta hänsyn till platsen i sig och de värden som finns där. Det finns idag många sätt att utforma en skärm på, som inte inkräktar på miljön avsevärt. Inriktningen

i åtgärdsprogrammet är dessutom att i så hög utsträckning som möjligt dämpa bullret vid källan, snarare än att upprätta enskilda skydd. Därmed anses inte åtgärdsprogrammet utgöra en negativ risk för stadsbilden och kulturmiljön i Uppsala kommun. I de fall skärm som bulleråtgärd blir aktuellt ska hänsyn även tas till trygghet och tillgänglighet, för att säkerställa att skärmen inte blir en avskärmning som skapar otrygghet. Särskilt viktigt är det att ta hänsyn till detta längs med exempelvis cykelbanor, vid busshållplatser eller i parker. Trygghet och tillgänglighet måste undersökas innan en eventuell bullerskärm upprättas. Även risk för skadegörelse på skärmen ska beaktas. Utgångspunkten är att en bullerskärm som upprättas även ska bidra till andra värden på platsen. På så sätt anses inte åtgärdsprogrammet utgöra en negativ risk för trygghet och tillgänglighet.

Programmet bedöms inte försvåra uppfyllandet av miljökvalitetsnormen för luft. Flera av de åtgärder som ingår i programmet ingår även i åtgärdsprogrammet för luft (till exempel elektrifiering, utbyggnad av laddinfrastruktur och generellt arbete för ett ökat hållbart resande). Även fönsteråtgärder och byte av uteluftdon kan innebära en positiv effekt på både klimat och luftkvalitet genom ett minskat uppvärmningsbehov och därmed minskade koldioxidutsläpp. Beroende på utformning av luftdon kan det även ge minskat insläpp av förorenad luft. Vid förtätning och/eller uppsättande av bullerskärmar kan luftföroreningshalterna öka om gaturummet blir mer slutet. Lämplig utformning av bebyggelsen och påverkan prövas och regleras i detaljplan och bygglov. Uppförande av bullerskärm bedöms inte vara aktuellt vid de stadsgator där de högsta luftföroreningshalterna finns. Inom Uppsala kommun finns en arbetsgrupp som träffas regelbundet och diskuterar åtgärdsprogrammet för bättre luftkvalitet. I stort sett samma grupp träffas och diskuterar bullerfrågor och detta är ett sätt att säkerställa att inga åtgärder för att förbättra luftkvaliteten ger en negativ effekt på ljudnivån och tvärtom.

Genomförandet av åtgärdsprogrammet förväntas på lång sikt ge minskat buller och därigenom ge de boende och verksamma i Uppsala en bättre hälsa. De positiva hälsoeffekter som kan förväntas av minskat buller är bland annat ökat välbefinnande, bättre sömn, lägre halter av stresshormoner samt minskad risk för högt blodtryck samt hjärt- och kärlsjukdomar. I programmet har barns miljöer särskilt prioriterats. Minskat buller vid förskolor och skolors utemiljöer kan förbättra barnens kognitiva utveckling, minne och läsförmåga. Lägre ljudnivåer i parker och naturmiljöer medför att trivsel och stadens attraktivitet ökar och ger en ökad möjlighet till avkoppling och återhämtning. Utan åtgärdsprogrammets genomförande kommer Uppsalaborna troligtvis att uppleva störningar från buller i ungefär samma utsträckning som idag.

Samhällsekonomisk nytta

Störningar och negativa hälsoeffekter från buller innebär en stor kostnad för samhället. Trafikverket har i sina samhällsekonomiska principer och kalkylvärden för transportsektorn tagit fram värderingar av de kvantifierade och säkerställda konsekvenser som buller ger upphov till. Värderingen baseras på de för individen direkta och medvetna störningar (sjukdomsfall och sömnstörningar etc.) samt indirekta och omedvetna störningar som kostnader för sjukvård och produktionsbortfall till följd av sjukdomar orsakade av buller.

Lönsamheten i bullerskyddsåtgärder varierar från fall till fall. Generellt är vinsten med att åtgärda buller nära källan störst där befolkningsdensiteten är hög och i mer glesbefolkade områden är istället fastighetsnära åtgärder mer lönsamma. Valet av åtgärd styrs också av den fysiska möjligheten till åtgärder. I tätbebyggda stadskvarter

finns sällan möjligheten att placera bullerskärmar längs vägen vilket gör att fastighetsnära åtgärder ändå blir den enda genomförbara åtgärden.

Uppsalas åtgärdsprogram mot omgivningsbuller är inte en detaljerad lista på åtgärder utan snarare en strategisk handlingsplan. Det är därför inte möjligt att göra en samhällsekonomisk bedömning annat än i allmänna ordalag.

Fönsteråtgärder i bostäder (upp till ca 10 dB minskning) för att minska bullerexponering inomhus leder till positiva hälsoeffekter genom ostörd sömn, ökat välbefinnande, lägre halter av stresshormoner och minskad risk för hjärt- och kärlsjukdomar för de boende. Även bullerskyddsåtgärder vid skolor och förskolor bedöms ha stor nytta och kan förbättra barnens kognitiva utveckling, språkutveckling, minne och läsförmåga. En god ljudmiljö på skolgården främjar sociala kontakter mellan barn och vuxna.

En ökad satsning på elektrifiering leder till kraftigt minskade ljudnivåer i staden där hastigheterna är så pass låga att motorn har effekt på ljudnivån. Fortsatt satsning på hållbart resande generellt har en positiv inverkan på ljudmiljön. Det är svårt att kvantifiera effekterna men sammantaget bedöms genomförandet av åtgärdsprogrammet leda till bättre hälsa hos Uppsalaborna. En strävan är att den samhällsekonomiska nyttan i högre utsträckning än tidigare ska utvärderas innan en åtgärd genomförs samt även i andra projekt utanför programmet som innebär en påverkan på ljudmiljön.

Kvantifiering av hälsoeffekter

Hälsoeffekter av trafikbuller kan kvantifieras i enheten DALY (Disability Adjusted Life Years). Det är en sammanvägd indikator för hälsa på populationsnivå, utvecklad av World Health Organization (WHO). Indikatorn gör det möjligt att mäta hälsoförluster och hälsovinster i samhället samt effekten av olika åtgärder. DALY omfattar dels funktionsnedsättning genom insjuknande i olika sjukdomar, dels förlorade friska levnadsår genom förtida död.

Beräkningar genomförda av Trafikverket visar att den samlade exponeringen av buller från väg- och spårtrafik i Sverige ger upphov till årliga hälsoförluster i storleksordningen 6 700 DALY till följd av hjärtinfarkt, stroke och hypertoni (høgt blodtryck). Om även hälsoförluster till följd av allmänstörningar och sömnstörningar tas med i beräkningarna ökar antalet DALY från 6 700 till 41 000⁶. Folkhälsomyndigheten beräknar vidare att trafikbullerexponeringen i Sverige ger upphov till ca 1 000 hjärtinfarkter och 1 000 fall av stroke per år och att ca 500 av dessa leder till dödsfall. Dödsfall till följd av hjärtinfarkt eller stroke drabbar oftast äldre personer och de cirka 500 personer som dött i förtid till följd av buller beräknas i genomsnitt ha förlorat 8 friska levnadsår⁷.

Förutsättningar

79 % av Uppsala kommuns befolkning har en ljudnivå vid sin bostadsfasad som ligger under Infrastrukturpropositionens riktvärde 55 dB(A) (se avsnitt Politiska mål och riktvärden). Sett till ytor är det på kommunnivå cirka 10 % av ytan som exponeras för bullernivåer över riktvärdet för utomhusnivå 55 dB(A). Uppsala tätort är mest exponerad

⁶ Trafikverkets åtgärdsprogram enligt Förordningen om omgivningsbuller 2019–2023 remissversion 2018-04-05.

⁷ Miljöhälsorapport 2017 Folkhälsomyndigheten.

för höga bullernivåer. Antal och andel bullerutsatta beskrivs mer ingående, tillsammans med bullerkartor, i avsnittet Bullerkartläggning 2017.

Påverkan av omgivningsbuller

Omgivningsbuller är idag ett av våra största miljöhälsoproblem som vi vet kan resultera i ohälsa för enskilda individer vid exponering under lång tid. Det moderna samhället är fullt av oönskade ljud. Förutom kopplingen mellan buller och ohälsa, som är en viktig aspekt ur socialt hållbarhetsperspektiv, kan vissa typer av buller även kopplas till ekologisk hållbarhet. Buller som orsakas av trafik kan bero på exempelvis höga trafikflöden, höga hastigheter, mindre hållbara däck och/eller motorer, vilka alla är viktiga faktorer i fråga om hållbara resor och transporter sett ur klimat- och miljöperspektiv. Sådant buller kan därför ses som en indikator för ekologiskt hållbart resande. Att inkludera bullerperspektivet i allt arbete som strävar efter ekologisk hållbarhet inom transportsektorn är därför att rekommendera. Sådana åtgärder innebär ofta att bullret åtgärdas vid källan, vilket alltid är den långsiktiga inriktningen.

Upplevelsen beror av mer än bara ljudnivån

De senaste åren har det kommit fram betydligt mer forskning än tidigare kring hur buller påverkar oss, även om det fortfarande är mycket vi inte vet. Något som har framkommit är att det inte är tillräckligt att redovisa en ljudtrycksnivå för att beskriva hur störande ett ljud är, utan det beror på flera faktorer. Störningen kan beskrivas som en kombination av faktorerna typ av ljud, vilket sammanhang ljudet förekommer i och vem som uppfattar ljudet. Exempelvis uppfattas musiken på en fest som betydligt mindre störande för den som själv deltar i festen än för den som försöker sova i en grannlägenhet, även om ljudnivån i grannlägenheten är betydligt lägre.

Inte bara en komfortfråga

Den upplevda störningen är inte bara något som beskriver komfort utan ger ett mått på vilka hälsoeffekter bullret ger, exempelvis försvårande av samtal, koncentration, vila/återhämtning, sömnstörningar och olika stressrelaterade symptom. En tredjedel av befolkningen är känslig för buller och är därmed också mer sårbar för olika negativa effekter av buller. Senare tids forskning har t ex funnit att det finns ett samband mellan bullerexponering och ökad risk för typ 2-diabetes och hjärt-kärlsjukdomar.

Barn – särskilt utsatt grupp

Omgivningsbuller har visat sig ha ett flertal negativa effekter på barn, bland annat vad gäller läsförmåga, inläring, koncentration och problemlösningsförmåga. Vid riktigt höga ljudnivåer finns också en ökad risk för tinnitus eller hörselskada då barns hörsel inte är fullt utvecklad före 13-års ålder. Andra problem som kan uppstå i högljudda miljöer är heshet, ökad olycksrisk, minskad aptit och trötthet. Det finns ett antal åtgärder som kan förbättra ljudmiljön inomhus i undervisningslokaler, bland annat ljudabsorberande material i tak, väggar och golv.

Utomhus vid skolor och lekplatser rekommenderar WHO att buller från yttre källor inte överstiger 55 dB(A) ekvivalentnivå⁸. Den viktiga hälsoeffekten är här

⁸ Berglund B, Lindvall T, Schwela D & Goh K T. (Eds.) Guidelines for community noise. Geneva, World Health Organization, 2000.

störningsreaktioner. Någon risk för hörselskador till följd av trafikbuller finns inte vid exponering för de ljudnivåer som förekommer i Sverige. Barn kan dock tänkas maskera störande trafikbuller med skadligt stark musik i hörlurar. Goda ljudlandskap i bostadsområden utomhus återfinns först när bullernivåerna från vägtrafik är lägre än 45 dB(A) ekvivalentnivå⁹.

Parker och naturområden

Det är ett välkänt faktum att parker och rekreationsområden har betydelse för människors hälsa och möjlighet till avkoppling. I stadsmiljöer är bakgrundsnoise från framför allt trafikbuller ofta hög och platser utomhus för vila och återhämtning blir då allt viktigare. Ett av de krav som anges i förordningen om omgivningsbuller är att åtgärdsprogrammet ska innehålla en beskrivning av åtgärder för att skydda områden där ljudnivån anses utgöra en särskild kvalitet såsom parker, rekreationsområden, friluftsområden och andra natur- och kulturområden.

Naturvårdsverket har angett riktvärden för parker och tätortsnära rekreationsområden (se avsnitt Politiska mål och riktvärden). Riktvärden baseras på genomförda studier om människors förväntningar och upplevelser av ljudmiljön. I rapporten framgår att den ekvivalenta ljudnivån inte bör överstiga 50 dB(A) i parker respektive 45 dB(A) ekvivalentnivå i tätortsnära rekreationsområden.

Politiska mål och riktvärden

Buller vid bostäder regleras med riktvärden genom ett antal regelverk. Olika riktvärden gäller beroende på ljudkälla om det rör sig om befintlig eller ny bebyggelse. Utöver regelverk finns ett antal vägledningar som även gäller skolor och förskolor samt parker och grönområden.

Miljökvalitetsmålet God bebyggd miljö samt precisering om buller

I maj 1998 antog Riksdagen genom proposition 1997/98:145 bland annat miljökvalitetsmålet *God bebyggd miljö*. Det formuleras på följande sätt:

"Städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en god regional och global miljö. Natur- och kulturvärden ska tas till vara och utvecklas. Byggnader och anläggningar ska lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt och så att en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas."

Inom miljömålet finns ett antal preciseringar, varav en är *Hälsa och säkerhet*. Den fastslår att människor inte ska utsättas för skadliga luftföroreningar, kemiska ämnen, ljudnivåer och radonhalter eller andra oacceptabla hälso- eller säkerhetsrisker. Andra preciseringar som är särskilt relevanta i sammanhanget är *Hållbar bebyggelsestruktur* och *Hållbar samhällsplanering*.

Bullerprovning enligt miljöbalken och plan- och bygglagen samordnas

Sedan 2 januari 2015, och efter revidering i juli 2017, gäller förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader (reviderad i (2017:359)). Förordningen ställer krav på

⁹ Ljudlandskap för bättre hälsa. Årsrapport. Stockholm, Mistra, 2003.

att förebygga att det uppstår problem med buller som kan påverka människors hälsa vid utformning och placering av bostäder. Nya krav ställs också på redovisning av bullervärden vid planläggning och prövning om bygglov. Tillsynsmyndigheten som ansvarar för kontroll av buller från omgivningen vid bostäder enligt miljöbalken ska normalt inte få besluta om förbud om de bullervärden som angetts i planbeskrivning till en detaljplan eller i ett bygglov inte överskrids. Denna samordning mellan miljöbalken och plan- och bygglagen syftar till att minska den osäkerhet som råder kring hur buller ska hanteras vid planering och byggande av bostäder.

I förordningen anges i 3 till 5 § vilka bullernivåer som ska gälla vid nybyggnation av bostäder:

3 § Buller från spårtrafik och vägar bör inte överskrida

1. 60 dB(A) ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad, och
2. 50 dB(A) ekvivalent ljudnivå samt 70 dB(A) maximal ljudnivå vid en uteplats om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnaden.

För en bostad om högst 35 kvadratmeter gäller i stället för vad som anges i första stycket 1 att bullret inte bör överskrida 65 dB(A) ekvivalent ljudnivå vid bostadsbyggnadens fasad.

4 § Om den ljudnivå som anges i 3 § första stycket 1 ändå överskrids bör

1. minst hälften av bostadsrummen i en bostad vara vända mot en sida där 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå inte överskrids vid fasaden, och
2. minst hälften av bostadsrummen vara vända mot en sida där 70 dB(A) maximal ljudnivå inte överskrids mellan kl. 22.00 och 06.00 vid fasaden.

Vid en sådan ändring av en byggnad som avses i 9 kap. 2 § första stycket 3 a plan- och bygglagen (2010:900) gäller i stället för vad som anges i första stycket 1 att minst ett bostadsrum i en bostad bör vara vänt mot en sida där 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå inte överskrids vid fasaden.

5 § Om den ljudnivå om 70 dB(A) maximal ljudnivå som anges i 3 § första stycket 2 ändå överskrids, bör nivån dock inte överskridas med mer än 10 dB(A) maximal ljudnivå fem gånger per timme mellan kl. 06.00 och 22.00.

Proposition 1996/97:53 - Infrastrukturinriktning för framtida transporter

I infrastrukturpropositionen 1996/97:53, som antogs av Riksdagen i mars 1997, angavs riktvärden för trafikbuller vid nyetablering eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur. Riktvärdena angavs som långsiktiga mål och är följande:

- 30 dB(A) ekvivalentnivå inomhus.
- 45 dB(A) maximalnivå inomhus nattetid.
- 55 dB(A) ekvivalentnivå utomhus (vid fasad).
- 70 dB(A) maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad.
- 55 dB(A) ekvivalentnivå utomhus för flygbuller FBN.

Vid tillämpning av riktvärden vid åtgärder i trafikinfrastrukturen bör hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. I de fall utomhusvärdena inte kan reduceras till nivåer enligt ovan bör inriktningen vara att inomhusvärdena inte överskrids. Vid åtgärd i järnväg eller annan spåranläggning är riktvärdet för buller

utomhus 55 dB(A) ekvivalentnivå vid uteplats och 60 dB(A) ekvivalentnivå i bostadsområdet i övrigt.

Naturvårdsverkets vägledningar

Naturvårdsverket ansvarar för att vägleda verksamhetsutövare och tillsynsmyndigheter i hur de ska använda miljöbalken. Naturvårdsverket ansvarar också för att bevaka de allmänna miljövärdsintressena i mål och ärenden som handläggs hos myndighet och i domstol och de kan driva frågor eller yttra sig i ärenden som rör buller.

Naturvårdsverket påpekar att det vid tillämpning av riktvärdena ska tas hänsyn till vad som är tekniskt och ekonomiskt rimligt. Enligt praxis har det till exempel i befintlig miljö inte bedömts att åtgärder rutinmässigt ska övervägas även om nivåerna för god miljö inte klaras. Naturvårdsverket anger olika nivåer för övervägande av skyddsåtgärder beroende på hur gammal bebyggelsen är (Tabell 2).

Tabell 2. Naturvårdsverkets riktvärden för när en bulleråtgärd bör övervägas i äldre respektive nyare bebyggelse.

	Ungefär 2015 och framåt, ”nya bostadsbyggnader”	1997 till ungefär 2015, ”nyare befintlig miljö”	Till 1997, ”äldre befintlig miljö”
Buller från väg, vid fasad	Se planbeskrivning eller bygglov	55 dB(A) L_{eq}	65 dB(A) L_{eq}
Buller från spår, vid fasad	Se planbeskrivning eller bygglov	60 dB(A) L_{eq}	55 dB(A) L_{eq}
Buller från väg och spår, uteplats	Se planbeskrivning eller bygglov	55 dB(A) L_{eq} , 70 dB(A) L_{max}	-

Naturvårdsverket har även tagit fram en rekommendation om buller vid skolor och förskolor (Tabell 3). De föreslår olika riktvärden för ny respektive äldre skolgård.

Tabell 3. Naturvårdsverkets riktvärden för befintliga och nya skolgårdar.

	Del av skolgård	Ekvivalent ljudnivå för dygn (dB(A))	Maximal ljudnivå (dB(A))
Ny skolgård	De delar av gården som är avsedda för lek, vila och pedagogisk verksamhet	50	70
	Övriga vistelsezoner inom skolgården	55	70*
Äldre skolgård	De delar av gården som är avsedda för lek, vila och pedagogisk verksamhet	55	70*

*= Nivån bör inte överskridas mer än 5 ggr per maxtimme under ett årsmedeldygn, under den tid då skolgården nyttjas (exempelvis 07–18).

I Folkhälsomyndighetens allmänna råd om buller inomhus (FOHMF5 2014:13) ges rekommendationer till stöd för tillämpningen av 9 kap. 3 § miljöbalken. Folkhälsomyndighetens råd är framför allt en bedömningsgrund då fara för hälsan föreligger och används framför allt vid prövning av klagomål gällande buller. Rekommendationerna innehåller utökade riktvärden för lågfrekvent buller samt hur tonkomponenter och ljud från musikanläggningar kan hanteras.

Bullerkartläggning 2017

I den genomförda bullerkartläggningen har bullersituationen i Uppsala kommun kartlagts och redovisats. Bullerkartläggningen utgör, genom att visa på var problem finns, grunden för hur kommunen ska arbeta med bullerfrågor under programperioden. Den visar också på områden med god ljudnivå som är värda att bevara. Bullerkartläggningen genomfördes av Sweco Environment AB under 2016 och 2017. Beräkningarna har genomförts i programmet SoundPLAN version 7.4.

Historik

Den första bullerkartläggningen i Sverige (fas 1, år 2007) berörde enbart de tre största svenska kommunerna (Stockholm, Göteborg, Malmö) samt dåvarande Vägverket (vägar med fler än 6 miljoner fordon per år), Banverket (fler än 60 000 tåg per år) och Transportstyrelsen (flygplatser med fler än 50 000 flygrörelser per år).

Fas 2, med inrapportering 2012 berörde alla kommuner med minst 100 000 invånare och därmed ytterligare tio svenska kommuner (Helsingborg, Linköping, Norrköping, Örebro, Västerås, Umeå, Uppsala, Lund, Borås, Jönköping), samt vägar med fler än 3 miljoner fordon per år och järnvägar med fler än 30 000 tåg per år (Trafikverket).

Fas 3, med inrapportering 2017 berörde, förutom ovanstående 13 kommuner, ytterligare två (Eskilstuna och Huddinge) samt vägar med fler än 3 miljoner fordon per år och järnvägar med fler än 30 000 tåg per år (Trafikverket).

Omfattning

En kommunövergripande bullerkartläggning för Uppsala kommun har genomförts avseende trafiksituationen för väg- och tågtrafik år 2016. I kartläggningen har buller från vägtrafik respektive tågtrafik beräknats och redovisats i utbredningskartor samt fasadpunktskartor. Samtliga vägar inom kommunen oavsett väghållare och samtliga järnvägar som trafikeras med persontrafik och godstrafik har ingått i kartläggningen. Även flygbuller och industribuller har studerats utifrån andra rapporter. Enligt förordningen finns enbart krav på kartläggning av flygplatser med fler än 50 000 startar och landningar. Ingen flygplats inom kommunen faller inom denna kategori. Industribuller ska redovisats för så kallade IPPC-anläggningar. I Uppsala kommun klassas endast Vattenfalls anläggning i Boländerna som en sådan. Anläggningen har i den mån det är relevant villkor för buller som är lägre än de krav som omfattas av direktivet och därför görs ingen separat redovisning avseende buller för den.

Utifrån genomförda beräkningar har ett antal analyser genomförts som underlag till mål och åtgärder i åtgärdsprogrammet. Följande analyser har genomförts:

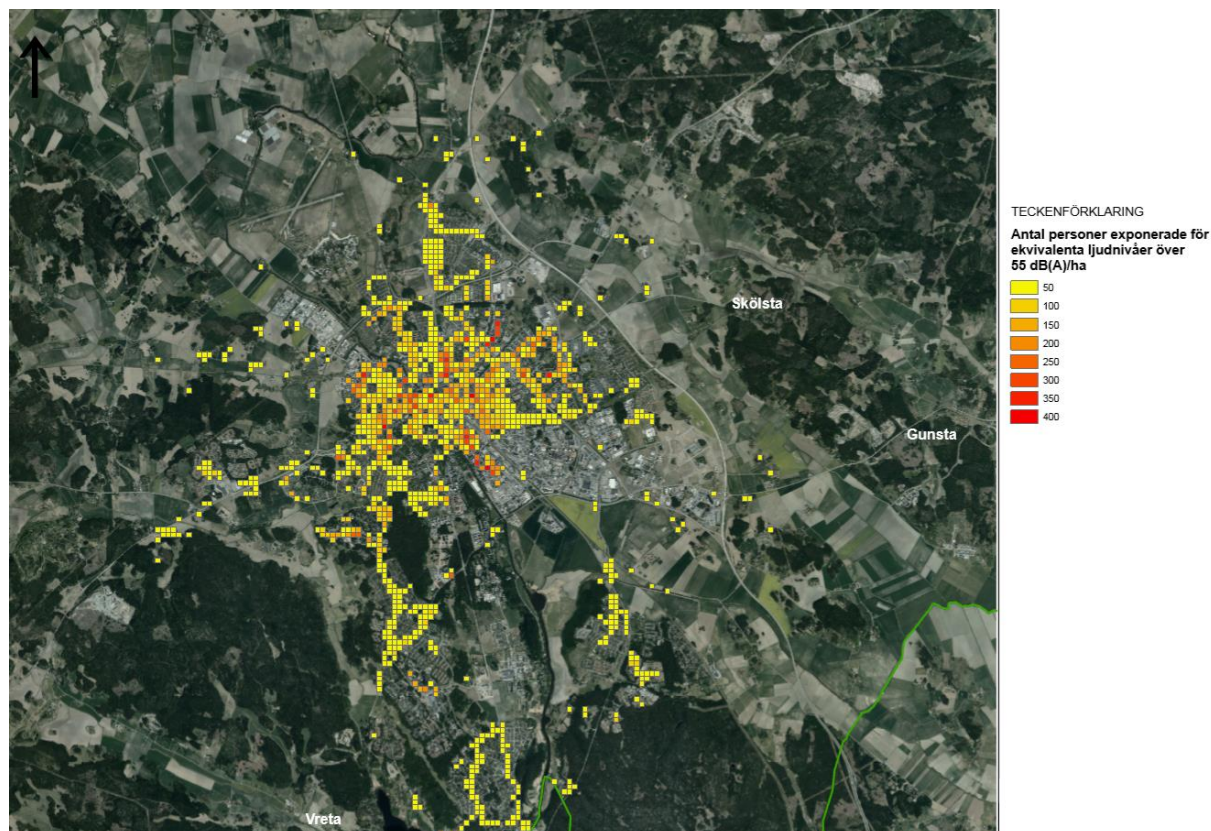
- Beräkning av antal exponerade boende i kommunen år 2016.
- Totalt antal km² bullerexponerad mark i olika bullerintervall

- Hot spots-analys – analys av vilka bostadsområden som har högst bullerexponering utifrån befolkningskoncentration.
- Jämförelse av bullerexponeringen 2016 mot bullerexponeringen 2011.

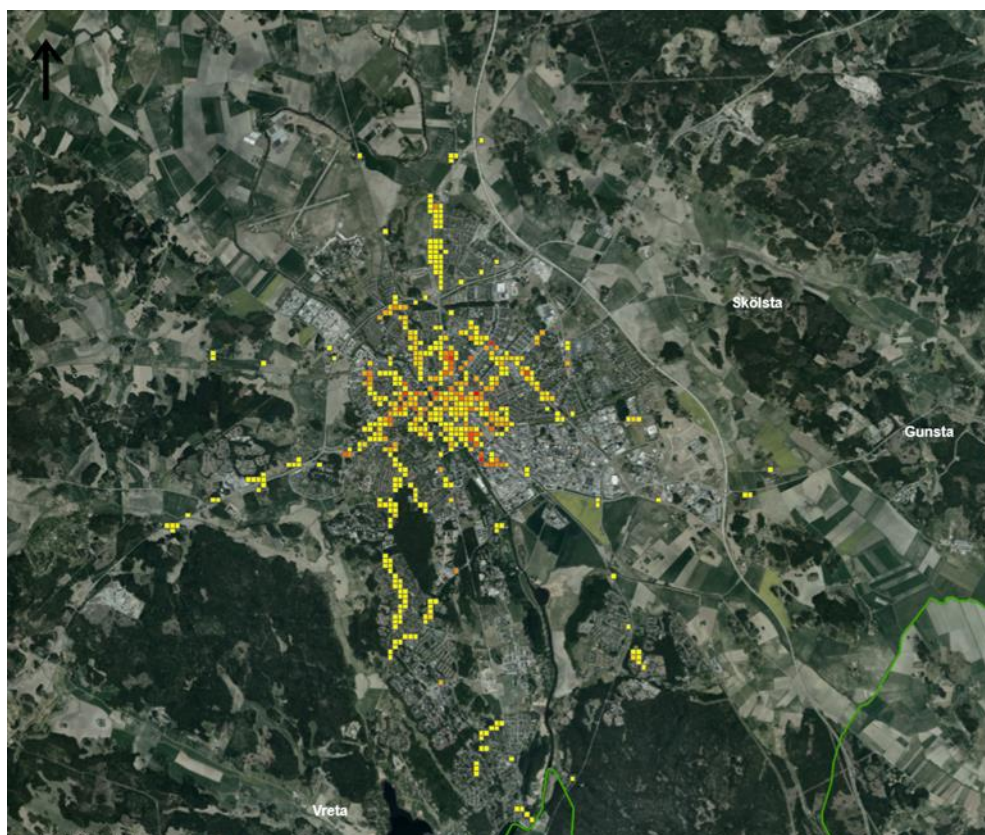
Resultat av kartläggningen

Antalet exponerade personer för buller från väg- respektive tågtrafik redovisas inom bullerintervall om 5 dB. Statliga vägar med fler än 3 miljoner fordon/år och järnvägar med fler än 30 000 tåg/år redovisas även separat. Ljudnivåerna i de två tabellerna presenteras med ljudmättet L_{eq} eftersom det är det ljudmättet de svenska riktvärdena är baserade på. Bullerkartläggningen ska enligt förordningen om omgivningsbuller presenteras i ljudmått L_{DEN} och L_{night} . L_{night} har tagits med i detta dokument eftersom ljudnivån nattetid är av särskilt intresse, medan L_{DEN} endast presenteras i bullerkartläggningsrapporten och uteblir i det här dokumentet till förmån för L_{eq} .

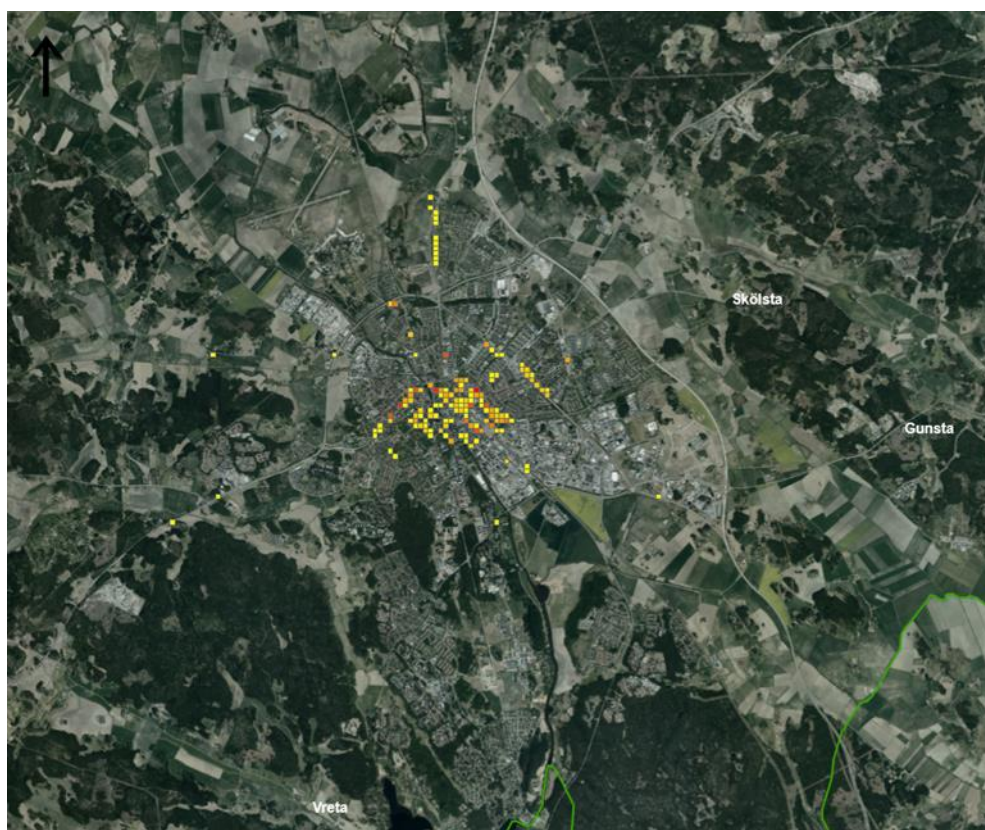
Bullerexponeringen är störst i Uppsala tätort. Utifrån bullerkartläggningen har en analys gjorts över vilka områden inom kommunen där befolkningsdensiteten är hög samtidigt som ljudnivån från vägtrafiken är hög. Analysen redovisar därmed så kallade hot spots. Analysen kan vara ett värdefullt hjälpmedel vid införande av bullerdämpande insatser, exempelvis var ljuddämpning vid källan bör prioriteras. I Figur 1 redovisas antal exponerade boende för vägtrafikbuller utifrån Infrastrukturpropositionens riktvärde vid fasad, dvs 55 dB(A) ekvivalentnivå. Antal exponerade boende för 60 dB(A) och 65 dB(A) redovisas i Figur 2 respektive Figur 3. Här konstateras att det finns en koncentration av boende utmed Väderkvarnsgatan, Kungsgatan, Luthagsesplanaden och Tycho Hedéns väg som utsätts för de allra högsta ljudnivåerna. Bilderna stämmer bra överens med de av kommunen tidigare identifierade områden med höga ljudnivåer som har blivit erbjudna bidrag för fönsteråtgärder. Observera att bilden inte är representativ för vilka områden som har högst ljudnivåer.



Figur 1. Exponerade för vägtrafikbuller över 55 dB(A) ekvivalentnivå.



Figur 2. Exponerade för vägtrafikbuller över 60 dB(A) ekvivalentnivå.



Figur 3. Exponerade för vägtrafikbuller över 65 dB(A) ekvivalentnivå.

Antal exponerade under ett årsmedeldygn

Antalet exponerade för väg- respektive järnvägstrafikbuller under ett årsmedeldygn presenteras i Tabell 4 och Tabell 5. Cirka 21 % av Uppsalas befolkning utsätts för vägtrafikbuller över 55 dB(A) och av dem är endast en bråkdel i närhet till statliga vägar med fler än 3 miljoner fordon/år. Cirka 4 % av befolkningen utsätts för järnvägstrafikbuller över 55 dB(A) och av dem är strax över 3 % i närhet till järnvägar som trafikeras av fler än 30 000 tåg/år.

Tabell 4. Antal exponerade boende - vägtrafik L_{eq} .

Från dB(A)	Till dB(A)	Antal exponerade boende (statligt vägnät > 3 miljoner fordon/år)	Antal exponerade boende (samtliga vägar)
0	<50	215 574	103 335
50	<55	597	67 585
55	<60	143	30 466
60	<65	37	10 428
65	<70	7	4 492
70	<75	0	52
>75		0	0
	Summa	216 358	216 358

Tabell 5. Antal exponerade boende - järnvägstrafik L_{eq} .

Från dB(A)	Till dB(A)	Antal exponerade boende (järnväg > 30 000 tåg/år)	Antal exponerade boende (samtliga järnvägar)
50	<55	209 075	207 402
55	<60	4 212	5 592
60	<65	2 234	2 645
65	<70	646	474
70	<75	171	233
>75		20	12
	Summa	216 358	216 358

Antal exponerade nattetid

Buller nattetid är särskilt viktigt att beakta eftersom en av de största riskerna med buller är sömnstörning. Många av de klagomål som inkommer till kommunen handlar om sömnsvårigheter till följd av högt trafikbuller. Det är därför av intresse att redovisa hur många som är utsatta för höga bullernivåer nattetid i kommunen. Antalet exponerade för buller från väg- och järnvägstrafik nattetid redovisas i Tabell 6 och Tabell 7. Knappt 7 % av Uppsalas befolkning utsätts för vägtrafikbuller över 55 dB(A) vid fasad nattetid och knappt 3 % utsätts för järnvägstrafikbuller över 55 dB(A) nattetid. Observera att kartläggningen inte redovisar inomhusnivåer nattetid.

Tabell 6. Antal exponerade boende - vägtrafik L_{night} .

Från dB(A)	Till dB(A)	Antal exponerade boende (statligt vägnät > 3 miljoner fordon/år)	Antal exponerade boende (samtliga vägar)
0	<50	215 271	173 931
50	<55	679	28 143
55	<60	267	10 005
60	<65	141	4 230
65	<70	0	49
70	<75	0	0
>75		0	0
	Summa	216 358	216 358

Tabell 7. Antal exponerade boende - järnvägstrafik L_{night} .

Från dB(A)	Till dB(A)	Antal exponerade boende (järnväg > 30 000 tåg/år)	Antal exponerade boende (samtliga järnvägar)
0	<50	206 092	202 717
50	<55	5 712	7 753
55	<60	2 706	3 757
60	<65	1 255	1 438
65	<70	572	647
70	<75	15	31
>75		6	15
	Summa	216 358	216 358

Jämförelse mellan bullerkartläggningarna från 2012 och 2017

Samhällsutvecklingen i Uppsala kommun har skett i hög takt under de fem åren mellan de två kartläggningarna, och en jämförelse mellan andelen bullerutsatta vid de två tillfällena är därför relevant. Det har inte ansetts relevant att jämföra antalet bullerutsatta, eftersom befolkningsmängden år 2011 var nästan 16 000 personer färre än den 2016 (200 822 respektive 216 358 personer). Det är en ökning i befolkningens mängd med nära 8 % under fem år.

Förändring i andel utsatta för vägtrafikbuller

I Tabell 8 visas hur andelen utsatta för vägtrafikbuller har utvecklats över tid. En viss ökning av andelen bullerutsatta mellan ekvivalent ljudnivå 65 - 70 dB(A) syns. Detta indikerar att en del nya bostäder byggs i lägen nära trafikerade vägar. Annars visar tabellen att andelen som utsätts för vägtrafikbuller generellt minskar inom kommunen. Det finns många tänkbara förklaringar till detta resultat. En kan vara sänkningen av hastigheter som vid tidpunkten hade genomförts på några vägar i och med implementeringen av den nya hastighetsplanen. Merparten av hastighetssänkningarna sker dock efter 2016. Andra förklaringar kan vara att större bostadsområden har byggts i bullerskyddade lägen, ny bebyggelse byggs så att den utgör bullerskydd för befintlig bebyggelse eller att trafikflöden minskat längs vissa vägar.

Tabell 8. Trender för andelen exponerade för vägtrafikbuller L_{eq} .

Från dB(A)	Till dB(A)	År 2011 (andel %)	År 2016 (andel %)	Ändring (procentenheter)
50	<55	76,8	79,0	+2,2
55	<60	15,5	14,1	-1,4
60	<65	6,2	4,8	-1,4
65	<70	1,5	2,1	+0,6
70	<75	<0,1	<0,1	<0,1
>75		<0,1	<0,1	<0,1

Förändring i andel utsatta för järnvägstrafikbuller

I tabellen nedan visas utvecklingen för andelen exponerade för järnvägstrafikbuller. Det ses att andelen som utsätts för järnvägstrafikbuller har ökat inom kommunen mellan år 2011 och 2016. Orsaken till detta är troligen att nya bostadsområden har byggts i närhet till järnväg de senaste åren. Ökningen ses i samtliga bullerintervall över L_{eq} 55 dB(A).

Tabell 9. Trender för andelen exponerade för järnvägstrafikbuller L_{eq} .

Från dB(A)	Till dB(A)	År 2011 (andel %)	År 2016 (andel %)	Ändring (procentenheter)
50	<55	98,4	95,6	-2,5
55	<60	1,1	2,6	+1,5
60	<65	0,4	1,2	+0,8
65	<70	0,1	0,2	+0,1
70	<75	<0,1	0,1	+0,1
>75		<0,1	<0,1	<0,1

Begreppsförklaringar

Ekvivalent ljudnivå, L_{eqT} – en genomsnittlig ljudnivå under en viss tid (T). För samhällsbuller anges ofta den ekvivalenta ljudnivån under ett dygn. För trafikbuller fördelas trafiken som passerar under ett år upp på årets alla dagar. Detta ger ett L_{eq} -värde för ett årsmedeldygn.

A-vägd ljudnivå – Eftersom örat är känsligare för vissa typer av ljud än andra har man utformat en måttenhet som tar hänsyn till detta. Denna skala kallas A-vägd decibel, och skrivs dB(A).

Maximal ljudnivå L_{max} – den högsta momentana ljudnivån som uppkommer under en viss tidsperiod.

L_{day} – Ekvivalenta ljudnivån under dagtid kl. 06-18. Avser ett årsmedelvärde.

$L_{evening}$ - Ekvivalenta ljudnivån under kvällstid kl. 18-22. Avser ett årsmedelvärde. L_{night} - Ekvivalenta ljudnivån under natten kl. 22-06. Avser ett årsmedelvärde.

L_{den} – en viktad dygnsekvivalent ljudnivå som används inom EU. Ljudhändelser som inträffar under dygnets olika delar tilldelas olika vikt.

För L_{den} ”straffas” ljudhändelser på kvällar med 5 dB och för nätter med 10 dB. Således är L_{den} för en viss ljudhändelse alltid högre eller lika med L_{eq} .

Bilagor

Bilaga 1. Ekvivalent bullerutbredning från vägtrafik – Uppsala kommun

Bilaga 2. Ekvivalent bullerutbredning från vägtrafik – Uppsala tätort

Bilaga 3. Maximal bullerutbredning från vägtrafik – Uppsala kommun

Bilaga 4. Maximal bullerutbredning från vägtrafik – Uppsala tätort

Bilaga 5. Ekvivalent bullerutbredning från järnvägstrafik – Uppsala kommun

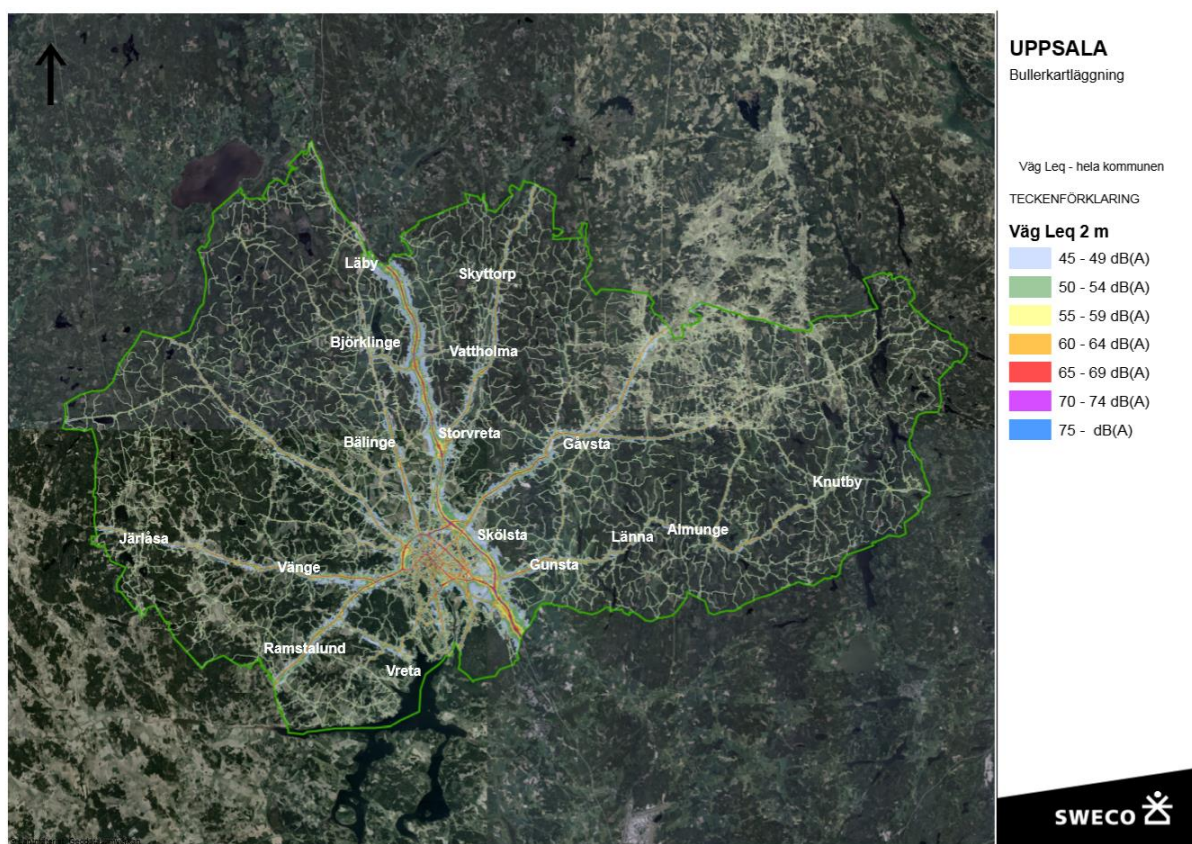
Bilaga 6. Ekvivalent bullerutbredning från järnvägstrafik – Uppsala tätort

Bilaga 7. Maximal bullerutbredning från järnvägstrafik – Uppsala kommun

Bilaga 8. Maximal bullerutbredning från järnvägstrafik – Uppsala tätort

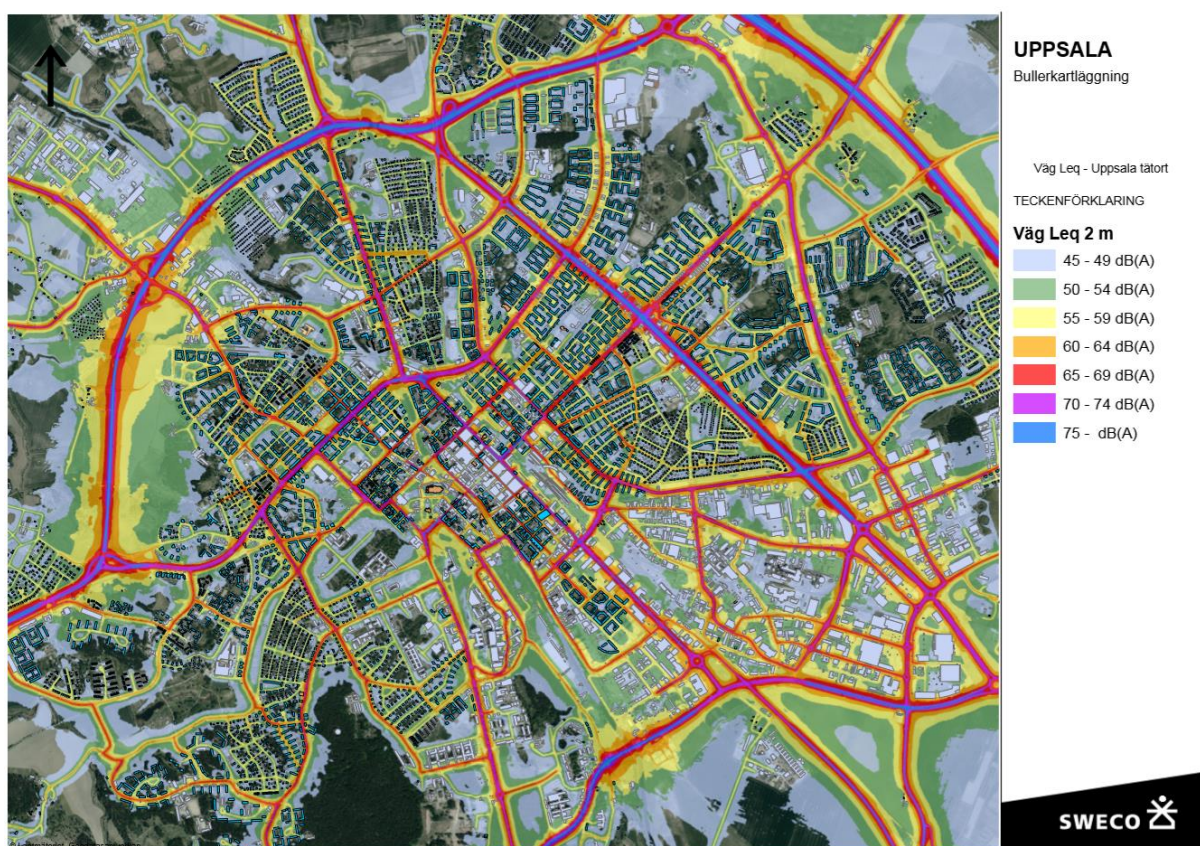
Bilaga 9. Samrådsredogörelse

Bilaga 1. Ekvivalent bullerutbredning från vägtrafik – Uppsala kommun



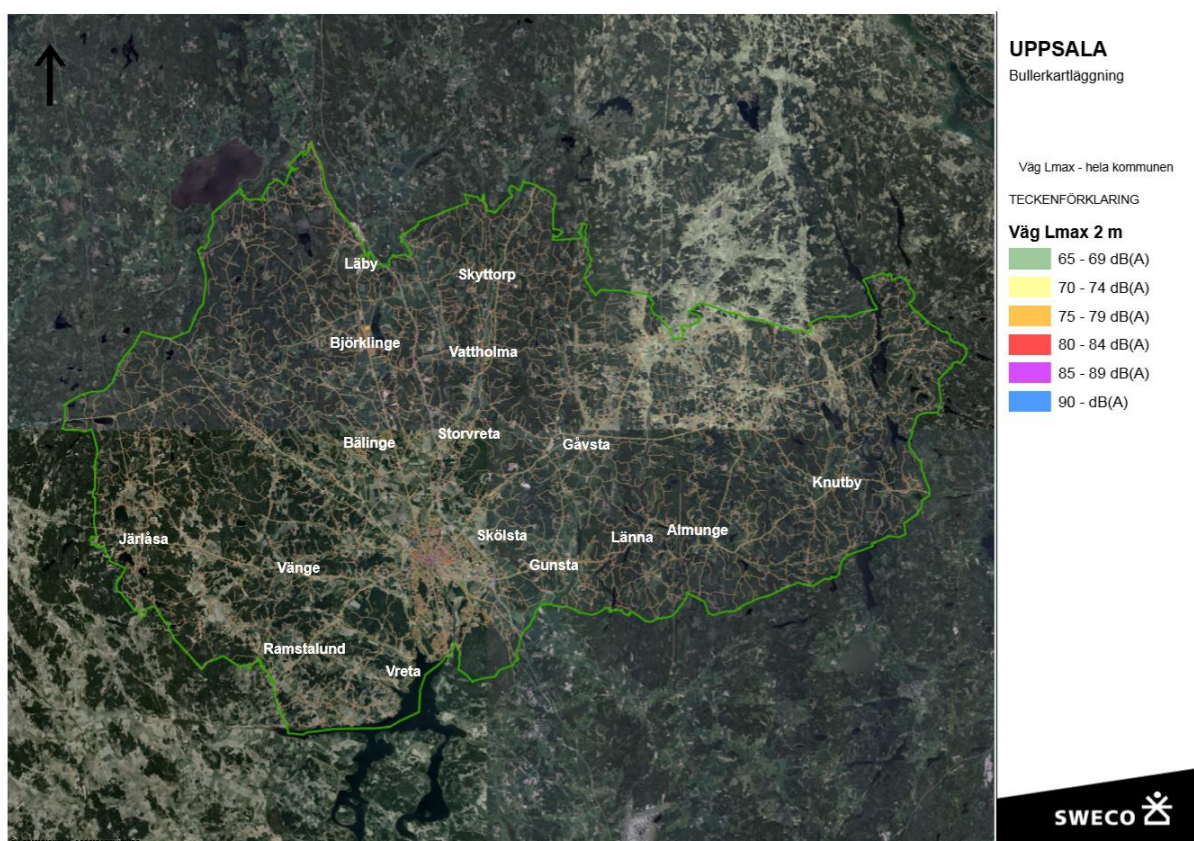
Skala (A3): 1:250 000

Bilaga 2. Ekvivalent bullerutbredning från vägtrafik – Uppsala tätort



Skala (A3): 1:20 000

Bilaga 3. Maximal bullerutbredning från vägtrafik – Uppsala kommun



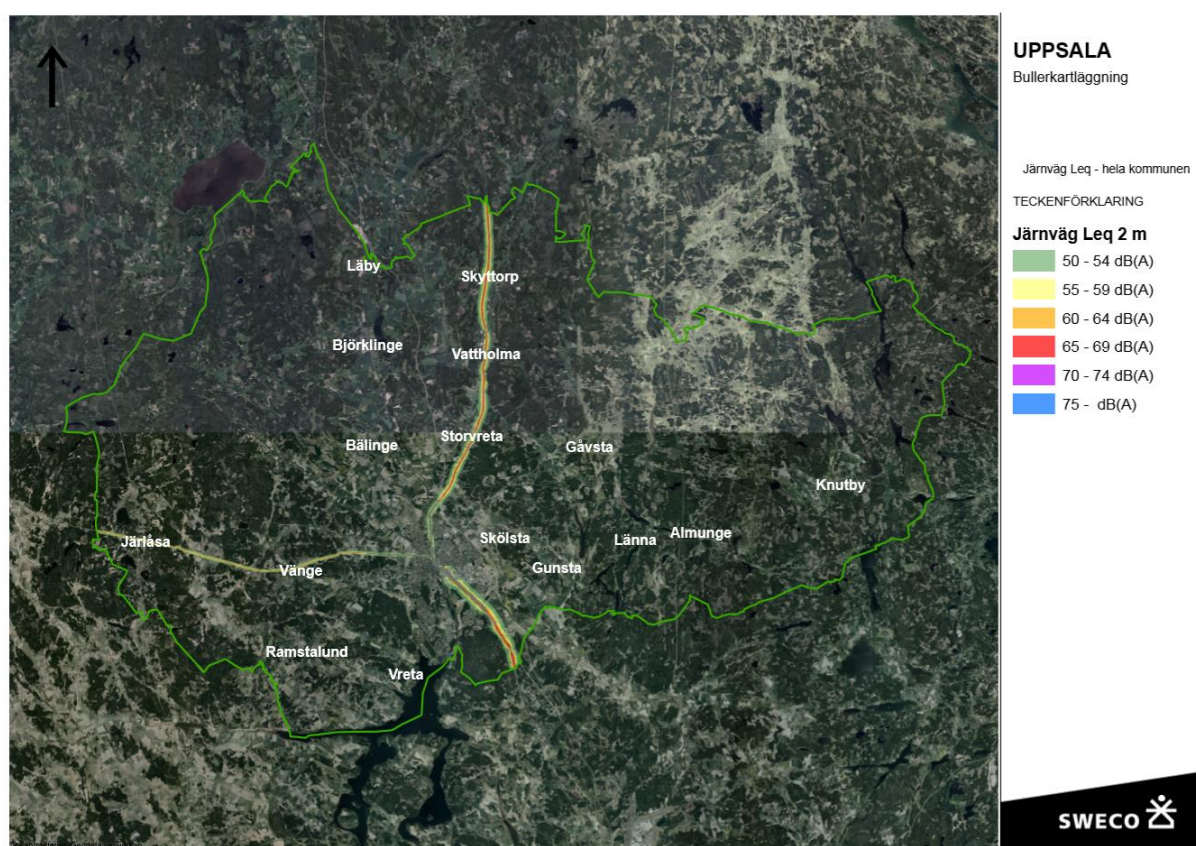
Skala (A3): 1:250 000

Bilaga 4. Maximal bullerutbredning från vägtrafik – Uppsala tätort



Skala (A3): 1:20 000

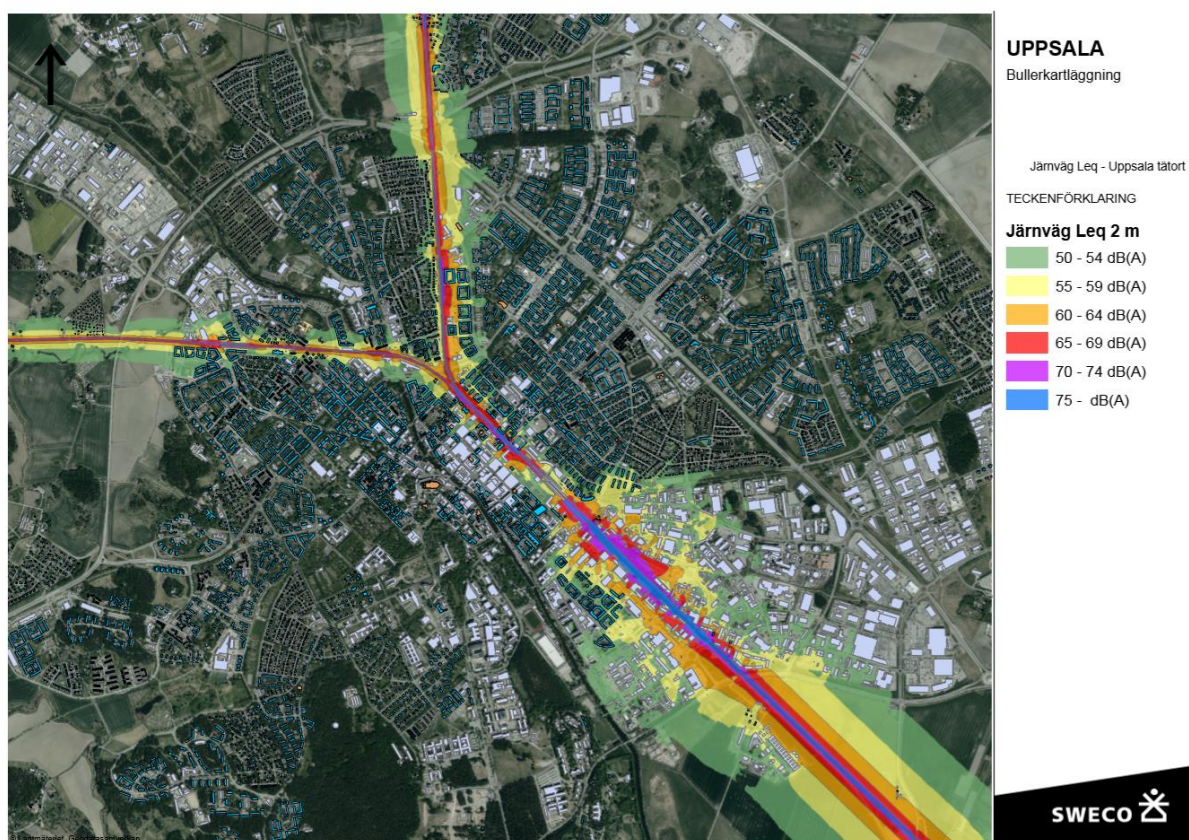
Bilaga 5. Ekvivalent bullerutbredning från järnvägstrafik – Uppsala kommun



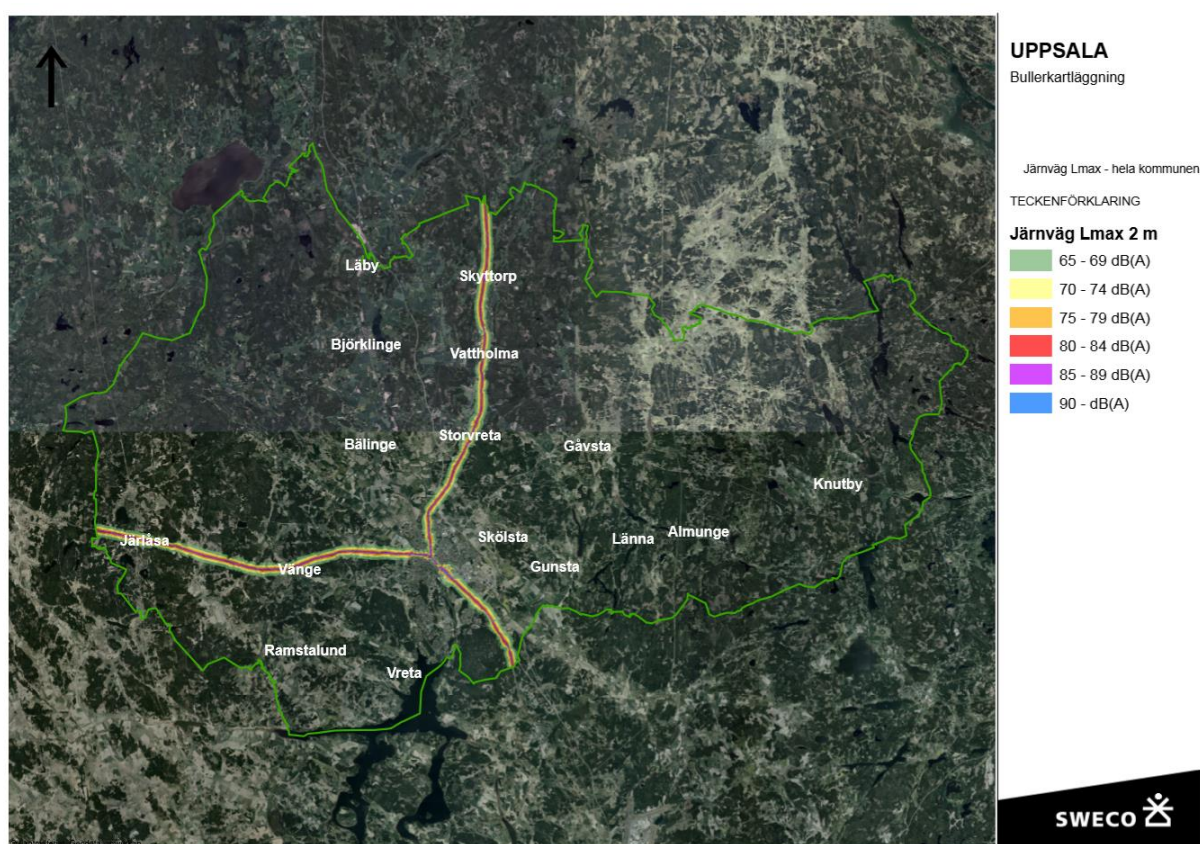
Skala (A3): 1:250 000

Bilaga 6. Ekvivalent bullerutbredning från järnvägstrafik – Uppsala tätort

Skala (A3): 1:20 000



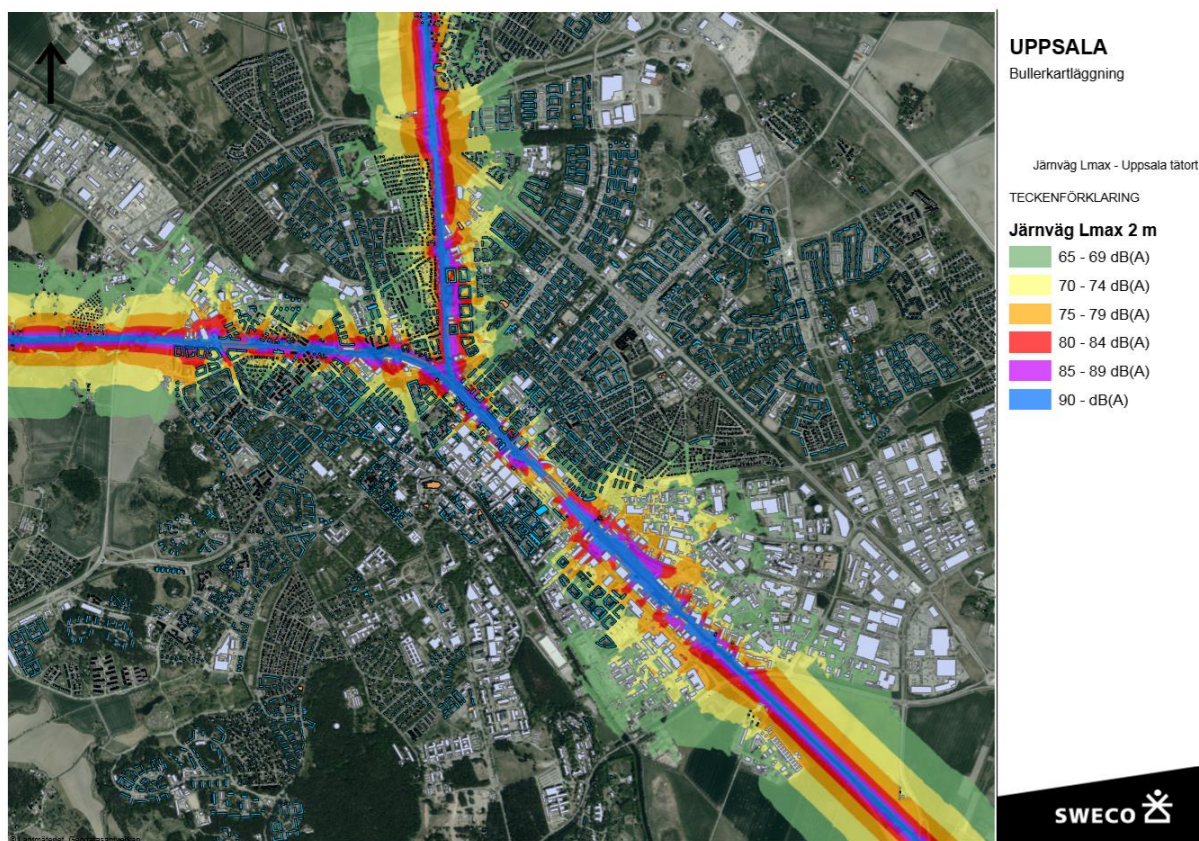
Bilaga 7. Maximal bullerutbredning från järnvägstrafik – Uppsala kommun



Skala (A3): 1:250 000

Bilaga 8. Maximal bullerutbredning från järnvägstrafik – Uppsala tätort

Skala (A3): 1:20 000



Bilaga 9. Samrådsredogörelse

Uppdateras efter samråd.

Stadsbyggnadsförvaltningen
Rapport

Datum:
2019-12-18

Diarienummer:
GSN-2018-3637

Handläggare:
Ida Gottberg

Bilaga 1

Samrådsredogörelse

Åtgärdsprogram mot omgivningsbuller 2019-2023

Innehåll

Åtgärdsprogram mot omgivningsbuller 2019-2023.....	1
Inledning	3
Remissinstanser som inkommit med svar.....	3
Sändlista	3
Sammanställning av beaktade synpunkter	4
Miljö- och hälsoskyddsnämnden	4
Plan- och byggnadsnämnden	4
Utbildningsnämnden	5
Kulturnämnden	5
Östra Uppsala Socialdemokratiska förening	5
Uppsalahem	5
Skolfastigheter	6
Länsstyrelsen i Uppsala län	6
Fullständig samrådsredogörelse.....	7
Miljö- och hälsoskyddsnämnden.....	7
Plan- och byggnadsnämnden.....	7
Utbildningsnämnden.....	9
Kulturnämnden	10
Östra Uppsala Socialdemokratiska förening	11
Uppsalahem.....	14
Skolfastigheter.....	15
Trafikverket.....	17
Länsstyrelsen i Uppsala län.....	17
Dokumenthistorik	19

Inledning

Gatu- och samhällsmiljönämnden i Uppsala kommun beslutade under 2019 att skicka ut Åtgärdsprogram mot omgivningsbuller på remiss. Remissen gick ut 2019-06-24 och svar skulle vara inskickat senast den 20 september 2019. Remissutskicket riktades till 6 kommunala nämnder, 7 kommunala bolag, samtliga partier i kommunfullmäktige, Trafikverket, Region Uppsala samt till Länsstyrelsen. Även allmänheten har lämnats möjlighet till att komma in med synpunkter på åtgärdsprogrammet. Detta genom kommunens dialogsidor samt som en nyhet på uppsala.se vid två tillfällen under remisstiden.

Under remisstiden inkom 9 svar från kommunala nämnder och bolag samt från övriga offentliga aktörer. En remissinstans (Trafikverket) hade inga direkta synpunkter på förslaget. Från allmänheten via kommunens dialogsidor kom endast 1 synpunkt.

Remissinstanser som inkommit med svar

Följande remissinstanser har inkommit med svar på remissen;

Miljö- och hälsoskyddsnämnden
 Plan- och byggnadsnämnden
 Utbildningsnämnden
 Kulturnämnden
 Östra Uppsala Socialdemokratiska förening
 Uppsalahem
 Skolfastigheter
 Trafikverket
 Länsstyrelsen i Uppsala län

Sändlista

Remissen gick ut till följande remissinstanser;

Miljö- och hälsoskyddsnämnden
 Plan- och byggnadsnämnden
 Utbildningsnämnden
 Kulturnämnden
 Omsorgsnämnden
 Äldrenämnden
 Samtliga partier i kommunstyrelsen
 Kommunala bolag med fastighetsinnehav
 Trafikverket
 Kollektivtrafiknämnden
 Länsstyrelsen i Uppsala län

Sammanställning av beaktade synpunkter

Följande synpunkter har beaktas i revideringen av åtgärdsprogrammet mot omgivningsbuller. Först återges vad inkommen synpunkt berör och sedan hur denna synpunkt beaktas i Åtgärdsprogrammet mot omgivningsbuller.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att det bör framgå hur många bostäder, skolor, förskolor och fritidshem som man planerar bullerskyddsåtgärd för under programperioden och vad som har genomförts under föregående programperiod. Det bör även förtydligas vad ”god ljudmiljö” i parker innebär. Miljö- och hälsoskyddsnämnden anser att kommunen bör ha som långsiktigt mål att klara de riktvärden som gäller för nybyggda skolgårdar (50 ekvivalent ljudnivå) på samtliga skolor, förskolor och fritidshem.

Beaktas delvis

Det förtydligas i åtgärdsprogrammet vad som har genomförts under föregående programperiod. Programgruppen för åtgärdsprogrammet kommer att se över hur bidragsprocesserna kan bli så effektiva som möjligt. Det förtydligas i åtgärdsprogrammet att ”god ljudmiljö” i parker innebär minst 50 dBA ekvivalent nivå.

De två långsiktiga målen:

- Samtliga skol- och förskolebarn ska kunna vistas utomhus på skolgårdar där trafikbullernivåerna är högst 55 dB(A) ekvivalentnivå.
- Riktvärdet 50 dB(A) ekvivalentnivå avseende trafikbuller ska klaras för samtliga nyetablerade skolor och förskolor.

Skrivs om till:

- Samtliga skol- och förskolebarn ska kunna vistas utomhus på skol- och fritidsgårdar där trafikbullernivåerna är högst 50 dB(A) ekvivalentnivå på de delar av gården som är avsedda för lek, vila och pedagogisk verksamhet.

Plan- och byggnadsnämnden

Nämnden anser att åtgärdsprogrammet bör förtydliga målet som anger att: Andelen boende som exponeras för en ekvivalent ljudnivå över 55 dB(A) vid fasad avseende trafikbuller ska inte överstiga 20 % av kommunens befolkning. Det framgår inte i åtgärdsprogrammet varför siffran 20 % av kommunens befolkning har valts. Det finns ingen tydlig analys utifrån kartläggningen varför det målet skulle innebära en viktig insats ur folkhälsoperspektivet.

Beaktas

Det förtydligas i åtgärdsprogrammet varför indikatorn är viktig ur ett folkhälsoperspektiv.

Utbildningsnämnden

Utbildningsnämnden anser att det behövs förtydligas att framtagande av prioriteringslista för åtgärder vid skolor även ska gälla förskolor. Vidare anser nämnden att det bör förtydligas att utredning om bidragssystem för skolor, förskolor och fritidshem ska omfatta såväl kommunala som fristående huvudmän.

Beaktas

Åtgärder vid förskolor läggs till i aktuellt åtgärdsprogram. Det förtydligas att utredning om bidragssystem gäller både privata och kommunala skolor, förskolor och fritidshem.

Kulturnämnden

Kulturnämnden föreslår att i de avsnitt som behandlar förskole- och skolmiljöer ska även öppen fritidsverksamhet i form av fritidshem och fritidsklubbar nämnas eftersom dessa verksamheter finns i direkt anslutning till skolor i kommunen. Kulturnämnden förslår vidare att Kulturnämnden läggs till vid sidan av Utbildningsnämnden vid åtgärder som berör miljöer där barn och unga vistas.

Beaktas

Kulturnämndens synpunkter läggs in i åtgärdsprogrammet.

Östra Uppsala Socialdemokratiska förening

Föreningen påpekar att åtgärdsprogrammets fokus på att åtgärda buller vid källan är en tidskrävande process och att det istället är nödvändigt att genomföra bullerskyddsåtgärder i enskilda bullerutsatta bostadsområden. Föreningen framför även att folkhälsoperspektivet inte lyfts fram tillräckligt i åtgärdsprogrammet.

Beaktas delvis

Det förtydligas i åtgärdsprogrammet att bullerskyddsåtgärder i de mest bullerutsatta områdena bör prioriteras i den mån det är möjligt. Arbetsgruppen för åtgärdsprogrammet kommer att kontakta Trafikverket för samverkan kring aktuella åtgärder där bullerkällan förutom kommunens vägar även kommer från väg eller spår där Trafikverket är ansvarig spår- eller väghållare. En beskrivning av WHO:s nya riktvärden för buller läggs till i åtgärdsprogrammet.

Uppsalahem

Uppsalahem tar upp i samband med målet att samtliga invånare ska ha gångavstånd till park att det bör tydliggöras om det avser specifikt "park" eller motsvarande tyst/ljuddämpad plats. Uppsalahem menar att få bostäder utanför tätort har tillgång till just park så som det nu framställs ska vara ett krav.

Beaktas

Det förtydligas i åtgärdsprogrammet att med "park" avses inte bostadsinnergård med uteplatser. Målet förtydligas att det gäller park eller naturområde.

Skolfastigheter

Mycket bra att en kartläggning av utomhusmiljöer vid skolor och förskolor ska tas fram tillsammans med en åtgärdsplan. Det skulle vara intressant att få en sammanfattning vad som hänt under föregående målperiod för att dra slutsatser om vilken effekt åtgärder haft för bullerklimatet.

Under rubriken Uppföljning och utvärdering (sid 14) anges en rad nämnder som får ta del av avrapportering. Det kan finnas delar i avrapportering som skulle kunna vara bra för Skolfastigheter i egenskap av fastighetsägare och förvaltare att känna till.

Beaktas

Avsnitten som tar upp vad som har genomförts under föregående programperiod utvecklas och det förtydligas vad som kvarstår att genomföra.

Det läggs till i aktuellt stycke att projektledaren skickar utvärdering och uppföljningar till tidigare remissinstanser för kännedom.

Länsstyrelsen i Uppsala län

Länsstyrelsen vill starkt betona att det inte är rimligt att kommunen godtar en ljudnivå för barn som går i gamla skolor (55 dBA ekvivalent) och en annan ljudnivå för barn som går i nybyggda skolor (50 dBA ekvivalent), utan samma ljudnivå ska gälla oavsett vilken typ av skola det handlar om.

Länsstyrelsen anser vidare att "god ljudmiljö" bör definieras i riktvärde för ekvivalent ljudnivå i samband med målet att samtliga boende inom kommunen ska inom gångavstånd ha tillgång till park med god ljudmiljö.

Länsstyrelsen påpekar att ny lagsstiftning hindrar möjligheten att hänskjuta hantering av trafikbullerfrågan vid bostäder från detaljplaneprocessen till bygglovsprocess eller efterföljande tillsyn enligt miljöbalken. Länsstyrelsen menar att en godtagbar ljudmiljö för de boende bör vara säkerställd i plankartan.

Beaktas

Långsiktigt mål om ljudnivå på skolgårdar skrivs om, se revidering under Miljö- och hälsoskyddsnämndens synpunkter. Mål under programperioden gällande bidragserbjudande till skolor som har utemiljö som överskrider 55 dBA dagtid kvarstår med hänvisning till dels att Naturvårdsverkets riktvärde för äldre skolgårdar är 55 dB(A), dels att L_{DAY} (dagtid) är ett striktare bullermått än L_{eq} (dygn) som Naturvårdsverkets riktvärden anges i. Således är åtgärdsprogrammets riktvärde under programperioden för äldre skolor mer långtgående än Naturvårdsverkets riktvärde för äldre skolor.

"God ljudmiljö" definieras i dB(A) i åtgärdsprogrammet.

Arbetsgruppen för åtgärdsprogrammet tar med sig synpunkten (att en godtagbar ljudmiljö bör säkerställas i plankartan) i samband med programmets åtgärder inom fysisk planering.

Fullständig samrådsredogörelse

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Yttrande daterat 2019-09-25, nämndbeslut 2019-09-25: Trafikbuller påverkar många människor i kommunen negativt och Miljö- och hälsoskyddsnämnden får regelbundet klagomål om trafikbuller. Det är av största vikt att arbetet med att minska antalet bullerutsatta inom kommunen fortsätter. Tidigare åtgärdsprogram har haft som inriktning att utreda stadens bullersituation. Fokus inför kommande programperiod bör därför läggas på att åtgärda de bullerutsatta områden som identifieras. Nämnden vill i övrigt framföra följande synpunkter: Det bör framgå hur många bostäder man planerar bullerskydd på under programperioden 2019-2023. Det bör framgå hur många skolor och förskolor samt fritidshem som man planerar bullerskyddsåtgärd på under programperioden 2019-2023. **(1)**

Kommunen bör överväga att stå för hela kostnaden för åtgärd vid skolor och förskolor som man gjort tidigare. Man bör utarbeta ett effektivare arbetssätt som medför snabbare åtgärder under kommande programperiod. Förslagsvis skriver kommunen avtal med några fönsterfirmor som fastighetsägare direkt kan vända sig till för att utföra åtgärder. Utvärdering av åtgärdernas effekt kan ske genom stickprov. Det gör att mer pengar går till åtgärder och mindre till uppföljning av redan genomförda åtgärder. **(2)**

Det bör förtydligas vad ”god ljudmiljö” i parker innebär. **(3)**

Det behöver förtydligas vilka åtgärder som genomförts i tidigare programperiod. Det bör framgå hur många fastighetsägare som erbjudits bullerskyddsåtgärd under tidigare programperiod samt hur många där åtgärd kommit på plats. **(4)**

Kommunen bör ha som långsiktigt mål att klara de riktvärden som gäller för nybyggda skolgårdar (50 dBA ekvivalent ljudnivå) på samtliga skolor, förskolor och fritidshem. **(5)**

1. *Det sammanlagda åtgärdsbehovet är ännu inte kartlagt och är en viktig faktor för i vilken takt åtgärder bör genomföras. Åtgärder styrs även av antal bidragsansökningar.*
2. *Bidragssystemet för skolor och förskolor är ännu inte framtaget. En skillnad från föregående programperiod är att även inomhusmiljön omfattas, utöver utomhusmiljön på skolgården. Programgruppen för åtgärdsprogrammet kommer att se över hur bidragsprocesserna kan bli så effektiva som möjligt. Ur ett väghållarperspektiv är uppföljning dock viktig för att kommunen i framtiden inte ska bli ansvarig för fastighetsägares eventuellt bristande underhåll.*
3. *Det förtydligas i åtgärdsprogrammet att ”god ljudmiljö” i parker innebär minst 50 dBA ekvivalent nivå.*
4. *Det förtydligas i åtgärdsprogrammet vad som har genomförts under föregående programperiod.*
5. *De långsiktiga målen skrivs om enligt förslaget.*

Plan- och byggnadsnämnden

Yttrande daterat 2019-08-14, nämndbeslut 2019-09-19: Nämnden anser att åtgärdsprogrammet bör förtydliga målet som anger att: Andelen boende som exponeras för en ekvivalent ljudnivå över 55 dB(A) vid fasad avseende trafikbuller ska

inte överstiga 20 % av kommunens befolkning. Det framgår inte i åtgärdsprogrammet varför siffran 20 % av kommunens befolkning har valts. Det finns ingen tydlig analys utifrån kartläggningen varför det målet skulle innebära en viktig insats ur folkhälsoperspektivet. Dessutom medger gällande lagstiftning, förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader, 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad. Utvecklingen går mot att stadskärnan förtätas och det innebär att en större andel av befolkningen troligen kommer utsättas för högre bullervärden. Det finns forskning som visar att det går att skapa en god boendemiljö även om delar av fasaden utsätts för högre värden. Det behöver tydligare framgå och motiveras varför valt mål är det mest ändamålsenliga för att åstadkomma en god boendemiljö. **(1)**

Nämnden vill även ha ett förtydligande av skrivelsen, *att ingen som bor eller vistas i kommunen under en längre tid ska exponeras för bullernivåer som kan vara skadliga för hälsan*. Vad avses med att någon vistas i kommunen under en längre tid? **(2)**

I åtgärdsprogrammet nämns ett antal åtgärder som de olika nämnderna har ansvar för helt eller delvis. Där finns punkten informationskampanjer, som PBN ska medverka i. Det behöver förtydligas vad som menas med informationskampanjer och hur de kan införlivas i PBNs verksamhet. **(3)**

Nämnden anser att det tydligare behöver framgå hur föreslagen åtgärd, att nya bostadsområden ska ha en god ljudmiljö, ska kunna implementeras i planeringen och genomföras. Det behöver definieras vad en god boendemiljö är. Nämnden föreslår att den kommungemensamma bullergruppen tar fram definitioner på vad en god ljudmiljö innebär och en exempelsamling som stöd för genomförandet. Till exempel när ett bostadshus utsätts för höga bullernivåer på ena sidan, hur kan man då arbeta med den tysta sidan för att skapa en upplevelse av en sammantaget god ljudmiljö. I bullergruppen bör representanter från detaljplaneavdelningarna och bygglövsavdelningarna finnas representerade. **(4)**

När nya områden planläggs ska hänsyn tas till flera miljöfrågor, klimatanpassning, dagvattenhantering, för att nämna några. För att inte vissa frågor ska prioriteras föra andra, anser nämnden att det kan vara bra att väva in fler miljöfrågor vid val av åtgärd. Det beskrivs bland annat i åtgärdsprogrammet att de åtgärder som kan förbättra bullersituationen även är gynnsamma för luftkvalitén. Att använda sig av ekosystemtjänstperspektivet kan vara fördelaktigt. Genom att använda gröna lösningar kommer man ofta tillrätta med fler av miljöfrågorna och det skapas ett helhetsgrepp. Stockholms stad har tagit fram en handbok om gröna lösningar för en bättre ljudmiljö. Syftet är att beskriva effekter och ge konkreta rekommendationer för hur gröna lösningar kan utformas för att begränsa buller samtidigt som det stärker andra ekosystemtjänster i staden. Nämnden efterfrågar därför att åtgärdsprogrammet prioriterar åtgärder som har förmåga att lösa fler av miljöutmaningarna i den växande staden. **(5)**

1. *Indikatorn är i linje med åtgärdsprogrammets inriktning att åtgärda trafikbuller vid källan. Det framkommer i åtgärdsprogrammet att 2016 exponerades 21 procent av Uppsalas befolkning för bullernivåer över 55 dBA vid fasad. Målet att andelen ska minska till 20 procent är ett uttryck för ambitionen att genomföra åtgärder vid källan och att det ska finnas en medvetenhet i planprocessen att bostäder i bullerutsatta områden är mindre lämpligt ur ett folkhälsoperspektiv trots att gällande lagstiftning medger en sådan lokalisering. Det förtydligas i åtgärdsprogrammet varför indikatorn är viktig ur ett folkhälsoperspektiv.*

2. *Med "vistas i kommunen under en längre tid" avses de som bor tillfälligt i Uppsala men använder sig av bostäder, skolor, parker- och naturområden i kommunen.*
3. *Åtgärdsområdet "Informationskampanjer" förtydligas med att det innebär särskilda informationsinsatser internt på kommunen i kontakten med bland annat fastighetsägare och byggherrar. För plan- och byggnadsnämndens del så kan det betyda att handläggare i kontakt med byggherren under planprocessen informerar om hur de på bästa sätt kan skapa en god ljudmiljö i linje med och utöver lagstiftningen.*
4. *Åtgärdsprogrammets arbetsgrupp kommer att arbeta aktivt för att ge stöd till ansvariga nämnder att genomföra åtgärdsprogrammet.*
5. *Åtgärdsprogrammets fokus är bullerskyddsåtgärder och minska buller vid källan. Det är upp till ansvariga nämnder att effektivisera arbetet genom att välja de åtgärder som bäst hanterar fler av kommunens mål samt göra avvägningar vid behov.*

Utbildningsnämnden

Yttrande daterat 2019-09-25, nämndbeslut 2019-09-25: Utbildningsnämnden välkomnar programförslaget som bland annat innehåller åtgärder för att förbättra ljudmiljöerna vid förskolor och skolor. Under ett par punkter anser dock nämnden att förtydligande behövs: Kartläggning av ljudmiljöer utomhus vid skolor och framtagande av prioriteringslista för vilka åtgärder som behöver åtgärdas, sidan 10, föreslås även gälla förskolor. **(1)**

Bullerexponering i allmänna parker och naturområden som dagligen nyttjas av förskolor och skolor ska beaktas. Ansvariga nämnder föreslås vara GSN, MHN och UBN. Utbildningsnämnden föreslår att miljöförvaltningen under MHN ansvarar för att denna och ovanstående kartläggning görs. **(2)**

Det föreslås på sidan 10 att en utredning görs för att eventuellt införa ett bidragssystem för att hjälpa förskolor/skolor att bullersanera sina lokaler och utemiljöer. UBN står som delansvarig tillsammans med GSN och utredningen ska vara klar 2020. Det behöver i programmet tydliggöras att en sådan utredning behöver omfatta såväl kommunalt driven verksamhet som verksamhet som drivs av fristående huvudman för att säkerställa de lagliga kraven på likvärdiga ekonomiska villkor för olika huvudmän. Skolfastigheter AB tillser att bullernivåerna vid nyproducerade förskolor och skolor inte överstiger 50 dB enligt Naturvårdsverkets rekommendation. Eftersom kostnaderna riskerar att bli höga för den enskilda förskolan/skolan är det viktigt att undersöka modeller för hur åtgärder kan finansieras. **(3)**

1. *Prioriteringslista för åtgärder vid förskolor har tagits fram under föregående programperiod. Dock har åtgärder ännu inte genomförts. Åtgärder vid förskolor läggs till i aktuellt åtgärdsprogram.*
2. *Utbildningsnämnden tas bort som en av de ansvariga nämnderna för åtgärden. Arbetsgruppen för åtgärdsprogrammet kommer dock att samråda med utbildningsförvaltningen vid framtagandet av denna kartläggning.*
3. *Det förtydligas att utredning om bidragssystem gäller både privata och kommunala skolor, förskolor och fritidshem. Arbetsgruppen för åtgärdsprogrammet tar synpunkterna i beaktning inför utredning av ett bidragssystem.*

Kulturnämnden

Yttrande daterat 2019-08-12, reviderat 2019-08-21, nämndbeslut 2019-08-29:
Kulturnämnden ansvarar för kultur- och fritidsverksamhet i Uppsala kommun. Nämnden fördelar stipendier, bidrag och annat stöd till kulturliv, kulturevenemang, folkbildning, nationella minoriteter och ansvarar för folkbiblioteksverksamhet, kommunens museer och kulturscener, konstnärliga gestaltungsprojekt, konstinköp och konstsamlingar. Nämnden stödjer ungdomars egna initiativ och ansvarar för fritidsgårdar, öppen fritidsverksamhet, övrig fritidsverksamhet för barn och unga samt kulturskola. Kulturmiljö- och kulturarvsfrågor samt stöd till bygdegårdar ingår också i nämndens ansvarsområde. Då oönskat ljud och är den miljöstörning som påverkar flest människor i Sverige påverkas givetvis den verksamhet som kulturnämnden direkt ansvarar för och verksamhet som nämnden finansierar eller stödjer på annat sätt. Kulturnämnden välkomnar åtgärder som medverkar till att höja livskvalitet så att Uppsala är en attraktiv och hälsosam plats att besöka, bo och vistas i. För kulturnämnden är det angeläget att förbättra miljöer som idag är bullriga, skapa nya goda ljudmiljöer och att behålla miljöer som idag är relativt fria från buller. Kulturnämnden framhåller vikten av att ta särskild hänsyn till barn och ungas liksom äldres vistelsemiljöer samt att fysiska åtgärder som vidtas för att minska bullerpåverkan ska göras på ett sådant sätt att kulturarvet bejaskas och kulturmiljövärden inte går förlorade och framför därför ett antal synpunkter som bör beaktas i åtgärdsprogram mot omgivningsbuller. I åtgärdsprogram mot omgivningsbuller framhålls vikten av att erbjuda barn och unga en hälsosam miljö i anslutning till förskolor och skolor. Kulturnämnden föreslår att programmet i de avsnitt som behandlar förskole- och skolmiljöer även lyfter fram öppen fritidsverksamhet i form av såväl fritidshem som fritidsklubbar eftersom dessa verksamheter finns i direkt anslutning till skolor i kommunen. Sammanfattningen på sidan 2 bör förändras så att texten lyder enligt förslaget nedan: - Samtliga förskolor, skolor, fritidshem och fritidsklubbar som har en utemiljö som exponeras för en ekvivalent ljudnivå som överskrider 55 dB(A) dagtid avseende trafikbuller ska erbjudas bulleråtgärd delvis bekostad av kommunen. Som en konsekvens av ovan angivet förslag bör texten på sidan 7 förändras så att texten får samma ordalydelse som i sammanfattningen: - Samtliga förskolor, skolor, fritidshem och fritidsklubbar som har en utemiljö som exponeras för en ekvivalent ljudnivå som överskrider 55 dB(A) dagtid avseende trafikbuller ska erbjudas bulleråtgärd delvis bekostad av kommunen. **(1)**

Förslagsvis läggs kulturnämnden (KTN) till vid sidan om utbildningsnämnden (UBN) vid de åtgärder som berör miljöer där barn och unga vistas. På sidan 10, i sammanställning av föreslagna åtgärder under programperioden 2019–2023, bör texten förändras så att åtgärden nedan får följande ordalydelse: - Utredning av införande av bidragssystem för att hjälpa skolor, förskolor, fritidshem och fritidsklubbar att bullersanera sina lokaler eller vistelseytor. – GSN, UBN, KTN **(2)**

Kulturnämnden noterar att åtgärdsprogrammet mot omgivningsbuller framhåller bullerdämpande skärmar och vallar kan påverka stadsbilden och kulturmiljön negativt. Nämnden vill i detta sammanhang understryka vikten av att alltid vara observant på hur bullerdämpande åtgärder utformas så att kulturarvet bejaskas och kulturmiljövärden inte går förlorade. Detta gäller inte minst i samband med fönsteråtgärder och byte av uteluftdon som riskerar att starkt förändra en byggnads arkitektoniska uttryck. Det är också viktigt att kunna "läsa" byggnader och miljöer på ett korrekt sätt för att beakta det immateriella kulturarvet. För de åtgärder där ekonomiskt bidrag beviljas för genomförandet av åtgärder och/eller det är frågan om

lovpliktiga åtgärder bör Uppsala kommun aktivt medverka till väl genomtänkta och estetiskt tilltalande lösningar. **(3)**

1. *"Fritidsklubbar" läggs till de verksamheter (förskolor, skolor, fritidshem) som ska erbjudas bullerskyddsåtgärd delvis bekostad av kommunen.*
2. *Kulturnämnden läggs till som en av de ansvariga nämnderna för utredning av bidragssystem för åtgärder vid förskolor, skolor, fritidshem/-klubbar.*
3. *Arbetsgruppen för åtgärdsprogrammet beaktar denna synpunkt och kommer att införa en rutin för att hantera bygglovspliktiga bullerskyddsåtgärder.*

Östra Uppsala Socialdemokratiska förening

Yttrande inkommit 2019-09-10: Forskningen visar att människor som bor nära högtrafikerade vägar, järnvägar och flygplatser exponeras för skadliga ljudnivåer som kan påverka deras hälsa negativt. Omgivningsbuller är den miljöstörning som påverkar flest människor. Buller är ett hälsoproblem som riskerar försämrad livskvalitet. Vi välkomnar därför målet med Uppsala kommuns åtgärdsprogram om att igen som bor eller vistas i kommunen ska exponeras för bullernivåer som är skadliga för hälsan. Vi instämmer i att åtgärderna för att reducera bullret ska ske vid källan. Av den anledningen riktade dåvarande Vaksala-Årsta socialdemokratiska förening och boende i området redan vid planering av motorvägens dragning kritik mot den bostadsnära dragningen – dock utan gensvar från Trafikverket. Vår bedömning var redan då att trafikbullret från E 4 skulle komma att innebära försämrade boendemiljöer. Föreningen har även ställt krav på förstärkning av befintliga bullervallar och att en bullervall måste uppföras längs Bolsta by/Årsta 4 H gård. Under 2012 initierade förening en motion till fullmäktige med krav om att fullmäktige skulle ge kommunstyrelsen i uppdrag att tillskriva Trafikverket angående behov av bullerdämpande åtgärder vid E 4:s längs Bolsta by/Årsta 4 H gård. Motionen föranledde inga åtgärder från den dåvarande kommunledningen. I vårt yttrande över Åtgärdsprogrammet för perioden 2013–2018 lyfte vi på nytt behovet av bullervall. Trots att mätningar av bl a boende i området visade att bullernivåerna beroende på trafikintensitet, väderlek, vägmateriäl och vindriktning ofta överskred riktlinjerna, har kommunen inte vidtagit några som helst åtgärder under denna planperiod. Efter påtryckningar från Östra Uppsala socialdemokratiska förening tillskrev gatusamhällsmiljönämnden i augusti 2018 länsstyrelsen med en önskan om att ompröva beslutet att behålla en öppning i bullervallen. Länsstyrelsens svar till nämnden hänvisar till riksintressen med argumentet att öppningen i vallen bidrar till att behålla en fri siktlinje mellan Vaksala kyrka och odlingslandskapet i öster. Vi har inget att invända mot att Vaksala socken är ett riksintresse av stort värde. Vi ifrågasätter dock om det kulturhistoriska intresset som länsstyrelsen åberopar i svaret motsvaras av den vy som öppningen i vallen medger. Vi delar inte Länsstyrelsens uppfattning att en bullervall påtagligt riskerar att skada riksintresset och att därmed vara olämplig. Så sent som i april i år tillskrev Östra Uppsala socialdemokratiska förening miljö- och hälsoskyddsnämnden om vikten att genomföra förnyade mätningar av bullret. Då trafiken ökat högst väsentligt sedan tidigare mätningar finns det all anledning att nya mätningar under olika förhållanden görs. Föreningen har även skrivit till gatu- och samhällsmiljönämnden med krav på bullerdämpande åtgärder längs E 4 Årsta-Slavsta. Till dagens datum har föreningen inte fått någon återkoppling från nämnderna. **(1)**

Genom EU-direktivet från 2004 har frågan om omgivningsbuller getts ytterligare tyngd. Huvudsyftet med direktivet är att förhindra, förebygga eller minska skadliga effekter på grund av exponering av omgivningsbuller. Direktivet har slagits fast i svensk lag och i förordningen SFS 2004:675 anges krav på kartläggning, åtgärdsprogram och

information till allmänheten. Enligt förordningen ska kommuner med mer än 100 000 invånare vart femte år kartlägga och ta fram en åtgärdsplan. Den kartläggning som genomfördes 2017 ligger till grund för förslaget till åtgärdsprogram för 2019–2023. Det är lätt att instämma i åtgärdsprogrammets mål och visioner. De långsiktiga målen om åtgärder vid källan, om att riktvärden ska klaras för samtliga bostäder, såväl inne som ute, om prioritering av förskolor, skolor och förskole- och skolgårdar, om tillgång till parker och naturmiljöer med god ljudmiljö är viktiga är angelägna att uppnå när vi diskuterar olika aspekter av hållbarhet. Kommunen kan inte tala om goda stadsmiljöer och goda uppväxtvillkor om inte nödvändiga åtgärder vidtas för att reducera omgivningsbullret från bl a trafiken. Det är mycket angeläget att bullerfrågan tas i beaktande vid etablering av nya bostadsområden, förskolor, skolor, äldreboende, parker, friluftsområden och andra allmänna ytor. Men omgivningsbuller måste även beaktas i befintliga bostadsområden. Om vi tar Årsta som ett konkret exempel så omges bostadsområdet av fyra hårt belastade trafikleder/vägar: E4, Alrunegatan, Fyrislundsgatan, Fålhagsleden. I åtgärdsprogrammet måste hänsyn tas till att ökat bostadsbyggande, etablering av nya bostadsområden i bl a Sköldsta, Östra Sala Backe och Årsta centrum, Brillinge, utbyggnaden av Gränbystaden och handelsområdet Gränby norr väsentligt ökat trafikintensiteten och därmed ökat omgivningsbuller i Årsta. Även i befintliga bostadsområden finns förskolor, skolor och parker som påverkas av ökat buller. Vi vet av forskningen att barn är särskilt utsatta för buller. Forskningen har visat att omgivningsbuller har negativa effekter på barn bl a vad gäller läsförmåga, inläring, koncentration och problemlösningsförmåga. Verksamheten vid 4 H gården, Årstaparken, flera förskolor och skolor är särskilt utsatta för buller från E 4, då det är lokaliserade i närheten av öppningen i vallen. Det borde vara en självklarhet för alla att friska barn är viktigare än vyn över odlingslandskapet. I åtgärdsprogrammet anges en primär åtgärd vara att eliminera buller vid källan. Det är en tidskrävande process, då det t ex kan innebära omläggning av trafikleder. Det är föga realistiskt att förvänta sig omläggningar av de trafikleder/vägar som nämns ovan. Det är istället nödvändigt att genomföra bullerreducerande åtgärder i enskilda bullerutsatta bostadsområden. Därför anser vi att kommunen måste vidta effektiva bullerreducerade åtgärder av befintliga vallar och att en ny vall anläggs längs E 4 vid Bolsta by/Årsta 4 H gård. Med hänsyn till att bullret i så hög grad orsakas av friktion bör därutöver även övervägas bullerreducerande gatubeläggning och hastighetsbegränsning, åtgärder som även tas upp i åtgärdsprogrammet. Vår bedömning är att dessa åtgärder är nödvändiga för att uppnå de långsiktiga mål som anges för kommande planperioder och målen för planperioden 2019–2023. Den 26 september har Östra Uppsala socialdemokratiska förening inbjudit allmänheten till möte om åtgärdsprogrammet och krav på bullerreducerande åtgärder. De synpunkter som framkommer vid mötet kommer att tillställas nämnden. **(2)**

Kompletterande yttrande inkommit 2019-10-01: Vid möte 2019-09-26 med ett drygt 40-tal Årstabor som bor i närheten av E 4 framkom följande synpunkter. Kommunen måste genomföra fler mätningar av bullret från E 4. Det är uppenbart att mätningar gjorda 2012 och 2017 inte svarar mot bullernivåerna 2019. Ett skäl för att göra nya mätningar är att de bör göras vid olika tidpunkter på dygnet, t ex kritiska situationer som morgontrafik, vid olika väderförhållanden, t ex vindriktning och regn samt olika årstider. Att enbart ange genomsnittliga värden och inte ta hänsyn till variationer ger en felaktig bild av bullersituationen. Olika värden slår ut varandra och resultatet kan bli att nivåerna ligger under riktvärdena, dvs inga bullerstörningar. **(3)**

Ett annat skäl är ökade trafikrörelser. Det finns anledning att redovisa antalet trafikrörelser från de första mätningarna när motorvägen öppnades och antalet idag. Enligt gällande detaljplaner för Östra Sala Backe ska antalet trafikrörelser minska längs

Fyrislundsgatan. Tanken är att bilisterna istället ska ta E 4. Även innerstadstrafiken söderut tar utfart E 4 Uppsala N istället för E 4 utfart Uppsala S. Detta sammantaget samt ökad trafik i övrigt, i synnerhet långtradare, gör att bullret ökar och kommer att öka. Det är viktigt att inte stirra sig blind på dagens situation utan även göra bedömningar om framtida trafik och hur den påverkar bullernivåerna. Med på mötet var många boende som bott i området långt innan E 4 byggdes. De vittnar om ökat och ökande buller över åren. Några berättade t ex om att de inte kan ha sovrumsfönstret öppet på natten sommartid och några om att de inte längre kan ha sitt sovrum mot väster utan tvingats byta till sovrum mot öster. Flera vittnade om att de tvingats vidta ombyggnader i husen och sätta in treglasfönster för att dämpa inomhusbullret. Vidare diskuterades behovet ytterligare bullerdämpande åtgärder som komplement till vallar, t ex beläggning som dämpar bättre, fartkameror, hastighetsbegränsningar. Detta är en fråga som kommun bör ta upp med Trafikverket som vägansvarig. **(4)**

Länsstyrelsen yttrande angående bullervall längs E 4/4 H gården med hänvisning till en siktlinje som argument för att behålla öppningen ifrågasattes starkt. Ur trafiksäkerhetssynpunkt är det även olämpligt att leta efter en siktlinje där kopplingen mellan kyrkan och odlingslandskapet eventuellt kan anas. Eller som en person skämtsamt uttryckte: "vem tittar på en siktlinje"? **(5)**

Folkhälsoperspektivet lyfts inte tillräckligt fram i åtgärdsprogrammet. Människors hälsa och välbefinnande bör vara utgångspunkt för programmet och de åtgärder som föreslås. **(6)**

Trots att forskningen visar att människor skadas av buller är frågan om bullerdämpande åtgärder inte tillräckligt prioriterade. Även om behovet att bygga bostäder är stort måste hållbarhetsmålen vara i fokus. Att bygga stad får inte enbart handla om vad som är ekonomiskt lönsamt, utan även om sociala perspektiv som hälsa och goda levnadsförhållanden. Bullret från längs E 4 – Östhammarsvägen har ökat väsentligt pga utbyggnaden av Lindbacken. Det är angeläget att mätningar och åtgärder vidtas även för den sträckningen för att skapa en bättre boendemiljö för boende i Vaksala kyrkby. Bullerproblemen har ökat även längs Alrunegatan/Tomatgatan pga ökad trafik mot Sköldsta. Idag saknas helt bullerdämpande åtgärder samtidigt som åtgärder är svåra att åstadkomma pga tunneln under E 4, som borde varit en bro. Vallarnas utformning diskuterades, t ex vikten av planteringar som medverkar till att dämpa bullret. Idag är vallarna till stor del planterade med lärkträd – ett träd som faller sina barr. Istället borde barrträd som är städsegröna planteras. Förslag väcktes även att "glasvallar" bör byggas på toppen av befintliga vallar. Inför byggandet av E 4 redovisade kommunen i spännande skisser hur vallarna kan användas för rekreation och fritid. Fråga ställdes om det är aktuellt att genomföra dessa planer. **(7)**

1. Stadsbyggnadsförvaltningen har svarat ÖUSF i ärende GSN-2018-2569, senast 1 oktober 2019.
2. Åtgärdsprogrammet är avgränsat till att omfatta Uppsala kommuns rådhets, som väghållare och i planeringsprocessen. Åtgärdsprogrammet omfattas inte av bullerskyddsåtgärder och åtgärder vid källan på statliga vägar där Trafikverket är väghållare.
3. Gällande riktvärden för buller tar inte hänsyn till ljudnivåns variation över dygnet eller året. Riktvärdena jämförs lämpligen med beräknade ljudnivåer baserat främst på uppmätta trafikflöden.
4. Det förtydligas i åtgärdsprogrammet att bullerskyddsåtgärder i de mest bullerutsatta områdena bör prioriteras i den mån det är möjligt. Arbetsgruppen för åtgärdsprogrammet kommer att kontakta Trafikverket för samverkan kring

aktuella åtgärder där bullerkällan förutom kommunens vägar även kommer från väg eller spår där Trafikverket är ansvarig spår- eller väghållare.

5. *Stadsbyggnadsförvaltningen har inga kommentar på Länsstyrelsen yttrande angående siktlinje. Se även svar punkt 2.*
6. *En beskrivning av WHO:s nya riktvärden för buller läggs till i åtgärdsprogrammet.*
7. *Se svar punkt 4*

Uppsalahem

Yttrande daterat 2019-09-25: Uppsalahem ställer sig positiva till kommunens ambition att minska omgivningsbullret för kommunens invånare. Uppsalahem i egenskap av fastighetsägare och fastighetsutvecklare vill uppmärksamma samt lyfta upp konsekvenser som kan uppstå till följd av föreslagen remissförslag. I remissen anges att riktvärden ska klaras både i bostad och vid uteplats, bullernivån kring fastigheter kan öka till följd av förändringar på vägstrukturen samt trafikhastigheter. Viktigt att ansvaret inte skjuts över på fastighetsägare och att ekonomiska konsekvenser beaktas. Vidare anges att prioritering av omgivningsbuller ska göras vid källan, men att det kan behövas göras åtgärder kortsiktigt i enskilda bostäder/områden. Viktigt att de kortsiktiga lösningarna inte hamnar på fastighetsägare istället för att fokusera på rätt åtgärd. Alla typer av bullerdämpning är väldigt kostsamma att utföra i efterhand. Följderna att sänka kraven från 65dB till 55 dB bör utredas ytterligare. Konsekvensen blir att man inte kan bygga längs med stadsgator och med minskad variation av byggnaders utformning som följd. Det är också väsentligt att ekonomiskt stöd är tillräckligt så fastighetsägare kan hållas så skadeslösa som möjligt om de ska tvingas åtgärda buller de inte råar över eller kan påverka, särskilt väsentligt blir att utreda följderna av sänkta kriterierna från 65dB utomhus till 55dB som föreslås i remissen. **(1)**

I tätort blir många fasader exponerade för högre ljudnivåer än vad som är godtagbart. I enlighet med riktlinjer ställs i dessa fall krav på tyst/ljuddämpad sida för delar av bostäderna. Med nuvarande skrivelse om att andelen boende som exponeras för ekvivalent ljudnivå över 55 dB(A) vid fasad ska inte överskrida 20%, blir det otydligt huruvida alla sidor ska vara tysta eller i enlighet med riktlinjerna. Likaså om kravet endast ska ställas inom nyproduktion eller även omfatta befintliga fastigheter. Kravet på det befintliga fastigheter kan i många fall vara omöjliga att uppfylla för fastighetsägaren då denne sällan råder över bullerkällan eller kan påverka denna. **(2)**

Programmet anger att samtliga invånare ska ha gångavstånd till park. Det bör tydliggöras om det avser specifikt "park" eller motsvarande tyst/ljuddämpad plats. Få bostäder utanför tätort har tillgång till just park så som det nu framställs ska vara ett krav. **(3)**

Avseende byggtrafik, är det viktigt att krav ställs där det blir rationellt och går att få effektivitet i transportlösning/kostnader. Införande av BLC bör utvärderas på Rosendal, det kräver många byggherrar på samma yta för att BLC ska fylla sin funktion. Programmet också att ansvarig för bullerfrågor ska säkerställa och granska bullerfrågor hos SBF. Bullerfrågan hanteras och granskas under plan- respektive bygglovsskedet av handläggare. Är avsikten att ytterligare granskning ska genomföras av tredje part bör det tydliggöras. Uppsalahem befarar att det är ytterligare kostnadspost som ska påföras byggherren samt att ledtider förlängs. **(4)**

De samhällsekonomiska konsekvenserna i relation till kostnader för bulleråtgärder är viktiga att beakta, men fastighetsägaren behöver ha incitament eller bidrag som möjliggör realisering av åtgärder, även kostnader för olika åtgärder bör jämföras samt

att möjligheter till avsteg bör finnas där det inte är ekonomiskt försvarbart att genomföra. Uppsalahem har ökat takten på sin renovering och stor fokus ligger på våra hyresgäster och hur renoveringen påverkar deras hyresnivåer. Oförutsägbara krav i ett bygglov eller bygganmälan kan stjälpa ett projekt om kravet blir orimligt i förhållande till åtgärderna som ska utföras och det måste man beakta och värdera in. Vi har flera mål som våra byggnader ska uppfylla, bland annat sänkt energiförbrukning, trygghet, tillgänglighet och komfort. Risk för felprioritering i projekt. **(5)**

1. *Det har inte föreslagits någon sänkning av kriterier/krav på bullernivå från 65 dBA till 55 dBA i åtgärdsprogrammet. 65 dBA ekvivalent ljudnivå är den gräns för bidrag till bullerskyddsåtgärder för bostäder som har satts som kriterium under föregående programperiod. Denna åtgärdsgräns föreslås ses över under programperioden med syfte att sänka gränsen, dock inte så långt som till 55 dBA som är ett långsiktigt nationellt riktvärde om buller vid fasad. Ovan gäller befintlig miljö, någon skärpning av krav från 65 dBA till 55 dBA för nybyggnation föreslås inte heller i åtgärdsprogrammet. Sedan 2015 gäller förordningen om trafikbuller vid bostadsbyggande. Där förekommer 65 dBA som riktvärde för en bostad om högst 35 kvadratmeter. 55 dBA beskrivs i förordningen som gräns för den sida av bostadsbyggnaden som inte är bullerutsatt, detta tillämpas i den mån 60 dBA vid fasad överskrids.*
2. *Andelen boende som exponeras för en ekvivalent ljudnivå över 55 dB(A) vid fasad avseende trafikbuller ska inte överstiga 20 % av kommunens befolkning, enligt ett av målen för programperioden. Målet är inte avsett att användas som Uppsalahem beskriver det, dvs. 20 % avser inte andelen boende per bostadsfastighet utan andelen av kommunens befolkning.*
3. *Det förtydligas i åtgärdsprogrammet att med "park" avses inte bostadsinnergård med uteplatser. Målet förtydligas att det gäller park eller naturområde.*
4. *Avsikten är inte att införa en extern granskning av bullerutredningar. Granskningen ska ske som en stödfunktion till ansvariga planhandläggare inom ordinarie verksamhet.*
5. *Uppsala kommun erbjuder sedan 2016 inom föregående programperiod bidrag till bullerskyddsåtgärder för bostäder till fastighetsåtgärder. Åtgärdsprogrammet innehåller inga skärpningar av de bullerkrav som finns i PBL för ombyggnation.*

Skolfastigheter

Yttrande daterat 2019-08-21: Uppsala kommun Skolfastigheter AB yttrar sig i egenskap av fastighetsägare. Skolfastigheter äger och förvaltar skolor och förskolor inom kommunen. Även om nedanstående stycke handlar om bostäder kan samma resonemang inbegripa även skolor och skolgårdar. Som mål under programperioden 2019-2023 anges att "andelen boende som exponeras för en ekvivalent ljudnivå över 55 dBA vid fasad avseende trafikbuller ska inte överstiga 20% av kommunens befolkning". Det är bra att ha ett mätbart mål inom detta område. Det framkommer senare i dokumentet att i den bullerstudie som genomfördes 2016 att cirka 21 % av Uppsalas befolkning utsätts för vägtrafikbuller över 55 dBA. Det kan vara intressant att jämföra Uppsala med riksgenomsnittet gällande andelen utsatta för buller över 55 dBA. SWECO har på uppdrag av Naturvårdsverket genomfört nationella beräkningar av andelen som exponeras för trafikbuller från olika källor. Här redovisas ett rikssnitt på 19% (2011) som utsatt för buller > 55 dBA från vägtrafik. Det kan vara lämpligt att ha en långsiktig vision för Uppsala gällande andel boenden som exponeras för ekvivalenta nivåer över

55 dBA vid fasad eftersom denna målformulering återfinns kortsiktigt under programperioden. **(1)**

Sista stycket på sidan 7. Ge gärna exempel på särskilt känslig grupper som saknar möjlighet att vistas på alternativa platser med lägre ljudnivå (barn i skol- och förskola?). I tabell 1 under fysisk planering anges att buller ska beaktas och utredas tidigt. Skolfastigheter anser att man här bör trycka på lokaliseringsprövning i samband med nyproduktion i förhållande till bullerstörande källor. Detta innebär att lokaliseringsprövning när det gäller skolor och förskolor ska ske med utgångspunkt från minimal störning från t. ex. större trafikleder. **(2)**

Inom området "utreda sänkningar av åtgärdsnivåer....."anges ..sänks från 65 dBA utomhus. Till vilken nivå ska de sänkas till? Inom området "utredningar av införandet av bidragssystem....Som ansvarig här anges bl. a. GSN och UBN. Skrivning bör ses över att eventuellt också innefatta ägarna av fastigheterna som kan ha den faktiska rådigheten. **(3)**

Mycket bra att en kartläggning av utomhusmiljöer vid skolor och förskolor ska tas fram tillsammans med en åtgärdsplan. Det skulle vara intressant att få en sammanfattning vad som hänt under föregående målperiod för att dra slutsatser om vilken effekt åtgärder haft för bullerklimatet. Kan man se om åtgärder medfört minskad utsatthet för buller? Det anges t ex på sid 13 sista stycket a not 2 att byte till lågbullerbeläggning inte visat på tillräckligt stor effekt. Ändå är denna åtgärd med i åtgärdsprogrammet för 2019-2023. **(4)**

På sidan 14 (ej utförda åtgärder) första punkten anges: "utredning om alternativa bullerskyddsåtgärder vid skolor och förskolor, ex omlokalisering av vistelseytor. Varför har man släppt denna punkt? **(5)**

Under rubriken Uppföljning och utvärdering (sid 14) anges en rad nämnder som får ta del av avrapportering. Det kan finnas delar i avrapportering som skulle kunna vara bra för Skolfastigheter i egenskap av fastighetsägare och förvaltare att känna till. **(6)**

Sid 15, sista meningen i tredje stycket. Utan åtgärdsprogrammets genomförande.....kommer störningar från buller vara samma som idag eller öka? **(7)**

1. *En långsiktig vision om andel boende som exponeras för ekvivalenta nivåer över 55 dBA vid fasad försvåras av en lagstiftning (trafikbullerförordningen) som medger nivåer upp till 60 dBA (upp till 65 dBA för smålägenheter, samt över 60 eller tom över 65 dBA för genomgångslägenheter om den tysta sidan exponeras för högst 55 dBA vid fasad.*
2. *Arbetsgruppen för åtgärdsprogrammet tar med sig denna synpunkt i genomförandet av åtgärdsområdet.*
3. *Den nya åtgärdsnivån är bla. det som ska utredas. Det rör sig dock troligtvis endast om ett par decibels sänkning, till kring 60-62 dBA. Fastighetsägarna är en viktig aktör. Arbetsgruppen för åtgärdsprogrammet kommer att kontakta Skolfastigheter i samband med utredningen av bidragssystemet för skolor.*
4. *Avsnittet om vad som har genomförts under föregående programperiod utvecklas och det förtydligas vad som kvarstår att genomföra.*
5. *Stadsbyggnadsförvaltningen har kommit fram till att en generell utredning inte är tillräckligt användbar, frågan tas istället i beaktande i samband med att lämpliga bullerskyddsåtgärder utreds för den specifika skolan.*
6. *Det läggs till i aktuellt stycke att projektledaren skickar utvärdering och uppföljningar till tidigare remissinstanser för kännedom.*
7. *Stycket skrivs om.*

Trafikverket

Yttrande daterat 2019-09-02: 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.

Länsstyrelsen i Uppsala län

Länsstyrelsen ställer sig positiv bakom förslaget om åtgärdsprogram mot omgivningsbuller. Länsstyrelsen anser att det är bra att omgivningsbullret ur ett hälsoperspektiv beaktas vid bostäder. Länsstyrelsen tycker också att det är positivt med att barn och andra utsatta grupper samt allmänna platser lyfts fram i åtgärdsprogrammet. Detta med avseende på det samhällsansvar som förekommer gällande de risker och problem som omgivningsbuller kan medföra/medför för individer. Länsstyrelsen instämmer med kommunen, att åtgärder vid ljudföroreningens "källa" är att föredra framför enskilda punktåtgärder vid utsatta delar. Enskilda tekniska lösningar bör, som framhålls, också blir del av lösningarna. Länsstyrelsen delar även åsikterna om att åtgärder vid källan kan medföra andra miljö- och hälsomässiga fördelar. Bland de åtgärder som kan kopplas till att minska bullret vid källan finns informationskampanjer, utbyggnad av gång- och cykelvägnät, trafikomläggningar, dubbdäcksförbud, hastighetsplan, utbyggd laddinfrastruktur samt lågbullerbeläggning. Länsstyrelsen saknar dock mål och åtgärder som avser kopplingen mellan tillgång på bilparkeringsplatser och minskning av trafikbuller vid källan. I kommunens riktlinjer för parkering (2014-01-27), samt i efterföljande handlingsplan för parkering (april 2016), ingår målen att minska biltrafikens miljöpåverkan och att effektiviserad markanvändning. I kommunens riktvärden för parering på kvartersmark (2016-10-27/2018-12-19) öppnar kommunen för en reduktion av parkeringstal i två steg, dels genom lägesbaserat parkeringstal och dels genom flexibla parkeringstal. Länsstyrelsen anser att kommunen i sitt åtgärdsprogram mot omgivningsbuller bör göra kopplingen mellan att åtgärda bullret vid källan och strävan mot en minimering av antalet bilparkeringsplatser enligt kommunens mål och riktvärden i parkeringspolicydokumenten. Länsstyrelsen menar att det finns en rad fördelar med att koppla samman målen om en minskning av trafikbullret vid källan och en minimering av antalet bilparkeringsplatser i centrala lägen. Potentialen för faktisk effekt vad gäller minskning av buller är hög då en utebliven bilparkeringsplats ger en garanterad minskning i mängden biltrafik. Samtidigt finns potentialen för att annan markanvändning än bilparkering antingen ytterligare stimulerar minskad bilåkning (genom cykelparkeringsplats eller minskade avstånd till målpunkter) eller på annat sätt ökar gå- och cykelvänligheten (genom ökad andel grönyta, sittplatser eller liknande). (1)

Länsstyrelsen vill uppmärksamma kommunen på avsnittet som behandlar skolgårdar. Kommunen skriver att "Samtliga skol- och förskolebarn ska kunna vistas utomhus på skolgårdar där trafikbullernivåerna är högst 55 dBA ekvivalentnivå." (s. 7). Länsstyrelsen understryker att 55 dBA ekvivalent är inte godtagbart som generell nivå. Boverket skriver i sin vägledning Gör plats för barn och unga! – en vägledning för planering, utformning och förvaltning av skolans och förskolans utemiljö (2015) följande: "På skolgårdar eller förskolegårdar är det önskvärt med högst 50 dBA ekvivalentnivå dagvärde på de delar av gården som är avsedda för lek, rekreation och pedagogisk verksamhet. En målsättning kan vara att resten av ytor ska ha högst 55 dBA." Boverkets vägledning uppger vidare att: "Ljudföroreningar påverkar stressnivån för de barn som vistas ute på gården, och påverkar möjligheten att bedriva undervisning utomhus." Länsstyrelsen vill starkt betona att det inte är rimligt att kommunen godtar en ljudnivå för barn som går i gamla skolor och en annan ljudnivå för barn som går i nybyggda skolor, utan samma ljudnivå ska gälla

oavsett vilken typ av skola det handlar om. Barn är extra känsliga för buller och utgör således en sådan grupp som det är särskilt viktigt att värna. De ekvivalenta ljudnivåerna ska inte sättas utifrån platsens som sådan, utan utifrån de som kommer vistas på och använda platsen och dessa personers känslighet, i detta fall barn. **(2)**

Kommunen uppger att "Samtliga boende inom kommunen ska inom gångavstånd ha tillgång till en park med god ljudmiljö" (s. 7). Länsstyrelsen anser att kommunen bör göra tydliga ställningstaganden i sina mål, annars riskerar de att inte bli lika användbara i den praktiska tillämpningen. God ljudmiljö bör därför definieras med riktvärde för ekvivalent ljudnivå. **(3)**

Kommunen skriver att "Andelen boende som exponeras för en ekvivalent ljudnivå över 55 dBA vid fasad avseende trafikbuller ska inte överstiga 20 % av kommunens befolkning." (s. 7). Länsstyrelsen anser att målsättningen är blygsam med tanke på att det i analysen går att läsa att cirka 21 % av Uppsalas befolkning utsätts för vägtrafikbuller över 55 dBA, det är alltså i relativa tal fråga om en mycket knapp förbättring. Länsstyrelsen anser därför att målsättningen bör vara mer ambitiös än så, särskilt med beaktande vad som är allmänt känt om skadligt bullers hälsoeffekter. **(4)**

Att säkerställa godtagbar ljudmiljö Länsstyrelsen ser ett behov av att kommunen förtydligar hur åtgärdsprogrammet praktiskt förankras och kopplas till kommunens översiktsplan samt hur målsättningarna om en minskad bullerexponering genomförs i kommande detaljplanering. Länsstyrelsen ställer sig exempelvis bl.a. frågan om hur de långsiktiga målen till kommande programperioder är mål för åtgärdsprogrammet eller mål för kommunens vidare arbete. Det bör förtydligas hur målen i åtgärdsprogrammet förhåller sig till kommunens strategiska mål och hur målen mer i detalj planeras att följas upp. **(5)**

Länsstyrelsen vill uppmärksamma kommunen på att möjligheten att hänskjuta hantering av trafikbullerfrågan vid bostäder från detaljplaneprocessen till bygglovsprocess eller efterföljande tillsyn enligt miljöbalken kraftigt begränsats med den nya lagstiftningen som trädde i kraft 2 januari 2015, lag (2014:902) om ändring i plan- och bygglagen (2010:900). I ärenden om bygglov eller beslut om förelägganden eller förbud i tillsynen (enligt 26 kap miljöbalken) inom detaljplanelagt område, ska det endast kontrolleras att de beräknade bullervärden som angetts i planbeskrivningen efterlevs. För att gå längre i tillsynen än vad detaljplanen anger krävs synnerliga skäl med hänsyn till de boendes hälsa. Inte heller får bygglov inom detaljplanelagt område nekas, med hänvisning till bullersituationen, om bygglovsansökan överensstämmer med detaljplanen. Detta gör att en godtagbar ljudmiljö för de boende behöver vara säkerställd i detaljplanen. I kommunens sammanställning av föreslagna åtgärder (s. 8) begränsas åtgärder vad gäller detaljplaneläggningen till att buller beaktas, utreds och att bullerutredningar granskas. Bland dessa åtgärder saknar Länsstyrelsen, om så krävs med avseende på bullersituationen, att en god ljudmiljö säkerställs i utformningen av plankartan genom planbestämmelser o dyl. **(6)**

Miljözon klass 2 och 3 Kommunen skriver om att miljözon för tunga fordon (miljözon klass 1) finns med bland åtgärder i sitt åtgärdsprogram för luftmiljön. Åtgärder för bättre luftkvalitet beskrivs av kommunen som åtgärder som även förbättrar ljudmiljön. Länsstyrelsen delar här kommunens uppfattning. I åtgärdsprogrammet mot omgivningsbuller saknas information om eller ställningstaganden kring de ytterligare möjligheter till bestämmelser om miljözon som kommer med den nya lagstiftning som träder i kraft 2020-01-01 (förordning om ändring i trafikförordningen (2018:1562)). Länsstyrelsen ser detta som ett viktigt verktyg för kommunen i arbetet med att minska olägenhet för människors hälsa med avseende på både buller och luftföroreningar från vägtrafik. **(7)**

1. Länsstyrelsen synpunkt om minskad tillgång till parkering som åtgärd beaktas inte i revideringen av åtgärdsprogrammet med hänvisning till parkeringsfrågans komplexitet samt att parkeringsfrågan för närvarande ses över av Gatu- och samhällsmiljönämnden (höst 2019).
2. Långsiktigt mål om ljudnivå på skolgårdar skrivs om, se revidering under Miljö- och hälsoskyddsnämndens synpunkter. Mål under programperioden gällande bidragserbjudande till skolor som har utemiljö som överskrider 55 dBA dagtid kvarstår med hänvisning till dels att Naturvårdsverkets riktvärde för äldre skolgårdar är 55 dB(A) , dels att LDAY (dagtid) är ett striktare bullermått än Leq (dygn) som Naturvårdsverkets riktvärden anges i. Således är åtgärdsprogrammets riktvärde under programperioden för äldre skolor mer långtgående än Naturvårdsverkets riktvärde för äldre skolor.
3. "God ljudmiljö" definieras i dB(A) i åtgärdsprogrammet.
4. Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att en mer ambitiös målsättning än så inte är förenlig med gällande lagstiftning.
5. Arbetsgruppen för åtgärdsprogrammet tar med sig frågan i det fortsatta arbetet.
6. Arbetsgruppen för åtgärdsprogrammet tar med sig synpunkten (att en godtagbar ljudmiljö bör säkerställas i plankartan) i samband med programmets åtgärder inom fysisk planering.
7. Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att beslutsprocessen för åtgärdsprogrammet för omgivningsbuller inte är rätt forum för politiskt ställningstagande för införandet av nya miljözoner.

Dokumenthistorik

Du kan ändra rubrikerna i tabellen eller ta bort hela avsnittet.

Version	Utförda förändringar	Skapat datum	Skapad av	Godkänt datum	Godkänd av
		2019-11-12	Ida Gottberg	ÅÅÅÅ-MM-DD	