

TJÄNSTESKRIVELSE
MSN 2014/52-425

Miljö- och stadsbyggnadsnämnden

Politikerinitiativ: Nacka kommun och dess Miljö- och stadsbyggnadsnämnd bör verka för och ta initiativ för att ett modernt och effektivt bullskydd installeras längs med Värmdöleden i kommunen

Förslag till beslut

Miljö – och stadsbyggnadsnämnden noterar informationen till protokollet och beslutar att politikerinitiativet anses besvarat med denna tjänsteskrivelse.

Sammanfattning

Ronald Eriksson har i ett politikerinitiativ lyft fram att Nacka kommun och Miljö- och stadsbyggnadsnämnden snarast bör agera för att ett effektivt och modernt bullerskydd installeras längs med Värmdöleden i Nacka kommun. Trafikverket är väghållare för Värmdöleden och således ansvariga för bullret från vägen. Väghållaren är ansvarig att åtgärda bullret om nivåerna uppnår vissa gränsvärden.

Om kommunen anser att väghållaren inte åtgärdar i enlighet med fastställda nivåer och det bedöms hälsofarligt är det Miljö- och stadsbyggnadsnämnden som kan besluta om föreläggande. Miljöenheten tar emot c:a 5 klagomål per år rörande buller från Värmdöleden. I de få fall bullernivåerna ligger över 65dBA kräver miljöenheten att utredning av åtgärder för att minska bullerstörning görs.

Trafikenhetens bedömning är att kommunen inte ska gå in och finansiera bulleråtgärder åt en annan väghållare om det inte sker i samband med något stadsbyggnadsprojekt som kräver sådana åtgärder för att kunna genomföras. Det är viktigt att ansvaret är tydligt och det är till trafikverket eventuella krav ska ställas.

Ärendet

Ronald Eriksson har i ett politikerinitiativ lyft fram att Nacka kommun och Miljö- och stadsbyggnadsnämnden snarast bör agera för att ett effektivt och modernt bullerskydd installeras längs med Värmdöleden i Nacka kommun. Ronald föreslår att bullerskyddet ska installeras på sidorna av vägen och i mittremsan för att nå maximal effekt.

Värmdöleden är en statlig väg och väghållare är Trafikverket. Det är väghållaren som är ansvarig för att bullernivåerna håller sig inom gränsvärden.

Miljöenhetens bedömning

Om kommunen som tillsynsmyndighet enligt miljöbalken anser att Trafikverket inte uppfyller de riktvärden som gäller kan nämnden som tillsynsmyndighet förelägga Trafikverket att göra utredning. Om utredningen visar att det är rimligt att kräva åtgärder kan åtgärder krävas.

I nybyggnation får bullernivåerna inte överstiga 55 dBA ekvivalent ljudnivå vid fasad. I rättspraxis (bl.a. genom ett bullerärende från 1980-talet rörande Värmdöleden) har högre instans fastställt att åtgärder i befintlig bebyggelse, endast är rimliga att kräva när bullernivån är över 65 dBA ekvivalent ljudnivå. Enligt miljöbalken ska åtgärder för att minska bullret krävas om det kan anses tekniskt och ekonomiskt rimligt, och om åtgärden leder till en reell förbättring av miljön. Oftast åtgärdas bullret inomhus genom åtgärder på fönster och ventilationsdon. Ett beslut från länsstyrelsen tidigare i år, kan innebära att praxis håller på att förändras. Länsstyrelsen beslutade att upphäva en annan kommuns beslut om att inte kräva utredning vid ekvivalent ljudnivå under 65 dBA. I beslutet hävdade länsstyrelsen att det var rimligt att åtminstone kräva utredning. Viss rättspraxis om att åtgärder kan krävas för utomhusmiljön, även om inomhusmiljön åtgärdats, har också kommit de senaste åren. Miljöenheten följer utvecklingen av rättspraxis.

Miljöenheten tar emot c:a 5 klagomål per år rörande buller från Värmdöleden. I de få fall bullernivåerna ligger över 65dBA kräver miljöenheten att utredning av åtgärder för att minska bullerstörning görs. Trafikverket har hittills främst gjort fasadåtgärder och är ovilliga att frångå sin fleråriga åtgärdsplan för trafikbuller. En svårighet när det gäller att ställa krav på bulleråtgärder för utomhusmiljön, är att rättspraxis för nybyggnation hittills har visat att det räcker med en ostörd sida (t.ex. på baksidan på bostadshuset) för att bullerkraven för uteplats ska vara uppfyllda. Normalt brukar det inte anses rimligt att ställa hårdare krav i befintlig miljö än vid nybyggnation. Om miljöenheten bedömer att det inte är rimligt att ställa krav, tar vi ett beslut på detta, som kan överklagas av den som klagat. Flera beslut per år överklagas och prövas.

Om kommunen ska bekosta eller på annat sätt än som tillsynsmyndighet verka för att åtgärder mot buller vidtas, är det viktigt att en del av kommunen som inte är tillsynsmyndighet enligt miljöbalken gör det. Detta för att tydliggöra rollerna och renodla

tillsynsrollen, som av rättssäkerhetsskäl inte får förväxlas med andra aktiviteter i kommunen.

Trafikenhetens bedömning

Kommun har vid ett flertal tillfällen och i olika sammanhang lyft behovet av åtgärder för att minska buller från Värmdöleden och kommer att göra det igen. Som väghållare hänvisar trafikverket till gällande regelverk vad gäller buller vilket de säger sig uppfylla och kommunen har inget underlag som motsäger detta.

Att bygga bullerplank är mycket dyrt. Man brukar för ett standardplank räkna med ca 10 000 kronor per meter eller i storleksordningen 10 mnkr per kilometer. Till detta kommer drift- och underhållskostnader. På Värmdöleden är sannolikt denna kostnad högre, inte minst med tanke på de svårigheter som finns med att bygga nära pågående trafik. Bara att leda om och stänga av trafiken medför höga kostnader.

Innan regelverket eventuellt ändras i framtiden kan kommunen i samband med exploateringsverksamhet tillse att åtgärder vidtas för att minska bulleråtgärderna. Dessutom finns möjligheten att på egen mark vidta åtgärder oberoende av trafikverkets medverkan och även på aktuell vägmark om trafikverket medger det. Om det är aktuellt att pröva är det första steget att göra en ordentlig utredning som beskriver olika åtgärders effekt och kostnad innan prioritering kan göras mot andra investeringar och ett eventuellt investeringsbeslut fattas.

Trafikenhetens bedömning är dock att kommunen inte ska gå in och finansiera bulleråtgärder åt en annan väghållare om det inte sker i samband med något stadsbyggnadsprojekt som kräver åtgärder för att kunna genomföras. Det är viktigt att ansvaret är tydligt och att det är till trafikverket eventuella krav ska ställas.

Ekonomiska konsekvenser

Det är i dagsläget svårt att överblicka vad förslaget skulle innebära.

Bilagor

Politikerinitiativ Roland Eriksson (V)

Mikael Ranhagen
Enhetschef trafikenheten

Anna Green
Miljöchef