

HÖÖRS KOMMUN

BULLERSANERINGS- PLAN

Antagen av Tekniska nämnden i Höörs kommun
2013-06-17 § 60



Höörs
kommun



TYRÉNS

Beställare: Rolf Carlsson, Höörs kommun

Konsult: Tyréns AB

Uppdragsansvarig: Ann Jankelius (fd Cederberg)

Teknikansvarig bullersaneringsplanen: Karolina Andersson

Arbetsgrupp: Johan Lavesson, Erik Mårtensson, Camilla Källström och Clas Paulsson, samtliga från Höörs kommun samt Karolina Andersson från Tyréns AB.

Arbetet har utförts under hösten 2012.

Höörs kommuns diarienummer: TN 177/10-552



INNEHÅLLSFÖRTECKNING

1. OM BULLERSANERINGSPLANEN	246
Hörs trafikplan.....	246
Bakgrund till bullersaneringsplanen.....	246
Varför en bullersaneringsplan?	246
Omfattning.....	247
Tidsperspektivet.....	247
2. UTGÅNGSPUNKTER.....	248
Utgångspunkter för trafikplanen som helhet.....	248
Utgångspunkter för bullersaneringplanen.....	248
3. NULÄGE.....	250
Bullerkartläggning.....	250
Hur ser situationen ut idag?	250
Hör i Skåne	250
4. FRAMTID	252
5. MÅL.....	253
Övergripande mål	253
Kommunala mål.....	253
6. FÖRSLAG TILL ÅTGÄRDER.....	254
Fönsteråtgärder (BP1).....	254
Framtagning av rutiner (BP2).....	254
Utvärdering och uppföljning (BP3)	254
Känsliga utomhusmiljöer (BP4).....	254
Tystare trafik (BP5, BP6)	254
Mindre fordonstrafik (BP7, BP9).....	255
Samråd kring bullerdämpande åtgärder vid statligt vägnät (BP8)	255
Bättre utomhusmiljö (BP10)	255
Buller i planeringen (BP11).....	255
Åtgärdssammanställning.....	256
7. UPPFÖLJNING.....	258
Effektmålen	258
Åtgärdsåmålen	258
BILAGOR.....	259

Bullersaneringsplanen utgör en av flera delplaner i Trafikplan Hörs kommun. Sidnumreringen i denna delplan utgår från Trafikplan Hörs kommun som helhet.

1. OM BULLERSANERINGSPLANEN

HÖÖRS TRAFIKPLAN

Bullersaneringsplanen är en av åtta planer/program som tagits fram under hösten 2012. Fyra av de åtta planerna/programmen, det så kallade huvudpaketet, är särskilt nära sammankopplade och är utvecklade tätt tillsammans. Planerna i paket 2 och 3 har tagits fram i ett senare skede då materialet i huvudpaketet är viktiga utgångspunkter för dessa.

Ledstjärnan i trafikplanen har varit att skapa ett hållbart trafiksystem i Höörs kommun. Arbetet har delats in i tre steg: Förstå, Pröva och Utveckla. Förstå innebär att konsulten skapade en djup förståelse för beställarens behov. I steget Pröva togs en idé fram. Idén testades sedan gentemot förhållandena på plats, bearbetades vidare och diskuterades med beställaren. I det sista steget, Utveckla, utvecklades idén, och stämdes av mot beställaren innan den formades till ett förslag.

Arbetet med att ta fram trafikplanen har bedrivits i ett nära samarbete mellan konsulten och Höörs kommun. Arbetsgruppen har bestått av Tekniska nämndens presidium, berörda kommunala tjänstemän och representanter från konsulten. Även representanter från Barn- och utbildningsnämnden, kollektivtrafikansvarig i kommunen, Räddningstjänsten, Polisen, Skånetrafiken och Trafikverket har deltagit.

BAKGRUND TILL BULLERSANERINGSPLANEN

2009 beslutade Sveriges riksdag att alla kommuner skulle genomföra en bullerinventering. Med anledning av detta genomförde Höörs kommun en bullerinventering av Höörs tätort för nuläget (2009) och för prognosår 2020.

VARFÖR EN BULLERSANERINGSPLAN?

Syftet med bullersaneringsplanen är att ta fram vilka fastigheter och miljöer som är utsatta för buller, avgöra vilka åtgärder som kan vara lämpliga för dessa samt grovt bedöma kostnaden för eventuella åtgärder.





OMFATTNING

Bullersaneringsplanen baseras på tidigare utförd bullerinventering (Ramböll, 2009-12-17), och denna omfattar endast Höörs tätort. Endast fastigheter med ekvivalent ljudnivå vid fasad över 65 dB(A) studeras i detta skede.

Nyligen har tekniska nämnden tagit ett inriktningsbeslut om nya hastighetsgränser i Höör. Detta innebär att förutsättningarna ändras för bullersituationen år 2020 och utförd inventering är inte längre aktuell. Nya bullerberäkningar med nya hastighetsgränser har genomförts och listan över fastigheter har uppdaterats (Ramböll, 2012-11-01).

Utförd bullerinventering avser endast biltrafik och baseras i nuläget på uppmätta medelhastigheter. Framtida situation baseras på ny Hastighetsplan (2012).

Planen omfattar endast den del av trafiksystemet där Höörs kommun är väghållare och de fastigheter som sedan tidigare inte har åtgärdats.

TIDSPERSPEKTIVET

För bullersaneringsplanen har prognosår 2020 använts eftersom tidigare utförd bullerinventering baseras på detta.

2. UTGÅNGSPUNKTER

UTGÅNGSPUNKTER FÖR TRAFIKPLANEN SOM HELHET

En Trafikstrategi för Höörs kommun arbetades fram 2011 och antogs i juni 2012 (KF 2012-06-13 §59). Strategin innehåller nio olika inriktningar, där varje inriktning innehåller ett antal frågeställningar. För att uppnå ett hållbart resande anges nedanstående inriktningar för trafiksystemet.

- Stärk kommunens identitet!
- Fler gående och cyklande!
- Tydligare trafiksystem!
- Stärk förutsättningarna för kollektivtrafiken!
- Minskad miljöpåverkan!
- Tryggt, säkert och tillgängligt trafiksystem!
- Öka samverkan!
- Effektiv parkering!
- Förbättrat trafikbeteende!



I augusti 2009 beslutade Kommunstyrelsen att en aktualisering av gällande översiktsplan från 2002 ska arbetas fram. Tidplanen är för närvarande att aktualiseringen är klar sommaren 2013. Översiktsplanen är ett strategiskt dokument som ska ge uttryck för kommunens visioner och redovisa pågående och framtida markanvändning i hela kommunen.

Översiktsplanen 2012 (pågående arbete - ej antagen) ska ge förutsättningar att skapa ett mer miljöanpassat och trafiksäkert transportsystem i kommunen och regionen, samt att öka tillgängligheten till tåg och bussförbindelser för kommunens befolkning. I planen presenteras ett antal ställningstaganden kopplade till kommunikationer.

Allmänheten har på kommunens hemsida kunnat tycka till i frågor som rör trafik och arbetet med trafikplanerna. Två möten har hållits med allmänheten i samband med framtagandet av trafikplanen (12-08-21 och 12-10-11). Dessutom har ett tiotal ärenden kring trafikfrågor inkommit till Tekniska nämnden. Inkomna synpunkter och ärenden har varit utgångspunkter i arbetet med trafikplanen.

UTGÅNGSPUNKTER FÖR BULLERSANERINGPLANEN

Varje inriktning (delstrategi) som presenteras i Trafikstrategin anger frågor att arbeta vidare med. I vissa fall går inriktningarna in i varandra och då krävs samverkan med andra inriktningar för "måluppfyllelse". Följande frågor i Trafikstrategin har identifierats som har kopplingar till bullersaneringsarbetet.

- Intensifiera arbetet med påverkansåtgärder, via s.k mobility management.
- Minska människors exponering av trafikbuller i framtiden.
- Arbeta för en omledning av tung trafik från väg 23.
- Ökad dialog med allmänheten.
- Arbeta för att öka allmänhetens medvetenhet om trafiken och dess problem, respekt för trafikregler, mobility management.
- Arbeta vidare med att ge vägnätet rätt hastighetsanpassning.



Som framgår av Trafikstrategin så är vissa av inriktningarna gemensamma för olika planer/program.

Utöver ovan utgör övriga planer inom huvudpaketet grundläggande utgångspunkter.

Allmänt om buller

Vägtrafikbuller alstras både från motorer och från däck och vid hastigheter över 50-70 km/h dominerar däckljuden. Buller från vägar beskrivs med två mått, dels den maximala, momentana ljudnivån och dels den ekvivalenta ljudnivån. Den maximala ljudnivån är den högsta nivå som uppkommer då ett fordon passerar och är oberoende av antalet fordon. Den ekvivalenta ljudnivån är det sammanvägda medelvärde av alla fordonspassager under en tidsperiod, t. ex. dygnet. Den ekvivalenta ljudnivån är således beroende av trafikmängden på det aktuella vägavsnittet.

Ljudnivån mäts i enheten decibel (dB(A)). Skalan är logaritmisk och innebär att en fördubblad trafikmängd medför en ökning av den ekvivalenta ljudnivån med ca 3 dB(A). Beträffande subjektiv upplevelse av skillnader mellan olika konstanta bullernivåer så kan en förändring på 1 dB(A) öka eller minska störningen med 20%.

Riktvärden

Riktvärden för bostadsbebyggelse fastställdes genom den av riksdagen beslutade propositionen 1996/97:53, "Infrastrukturinriktningar för framtida transporter". Propositionen anger riktvärden (ej gränsvärden) och dessa gäller vid ny eller väsentlig ombyggnad av bebyggelse eller infrastruktur.

För ny eller väsentlig ombyggnad gäller följande riktvärden för bostadsbebyggelse (permanent- och fritidshus):

För befintlig bebyggelsemiljö längs befintligt vägnät, anges att ett åtgärdsprogram bör genomföras som på sikt syftar till att uppnå riktvärdena inomhus enligt ovan, men i första hand åtgärdas fastigheter som exponeras av buller vid följande nivåer och därutöver:

Ekvivalentnivå utomhus: 65 dBA

Längre fram i tiden, menar infrastrukturpropositionen att väghållningsmyndigheten ska analysera ytterligare åtgärder för att skynda på uppfyllandet av riktvärdena. Trafikverket arbetar kontinuerligt med en plan för

att långsiktigt minska antalet människor som utsätts för buller längs det statliga vägnätet. Årligen görs översyn av fastigheter som kan vara i behov av åtgärder, baserat på trafikuppgifter längs det statliga vägnätet, och dessa fastigheter tas då upp i Trafikverkets åtgärdsprogram.

För Hörs kommun rekommenderas att åtgärder i första hand vidtas, för att nå riktvärdena inomhus, när 40 dB(A) ekvivalent ljudnivå samt 55 dB(A) maximal ljudnivå nattetid inomhus överskrids. Inomhusnivån ges av en schablonmässig fasaddämpning på 25 dB(A). Den maximala ljudnivån får maximalt överskridas 5 ggr/dygn.

Allmänt gäller för samtliga riktvärden att hänsyn ska tas till vad som är tekniskt möjligt och samhällsekonomiskt rimligt.

Riktvärden nybyggnad	
Ekvivalent ljudnivå Utomhus (vid fasad)	55 dB(A)
Maximal ljudnivå Utomhus (vid uteplats)	70 dB(A)
Ekvivalent ljudnivå Inomhus	30 dB(A)
Maximal ljudnivå Inomhus (nattetid)	45 dB(A)*

*får maximalt överskridas 5 ggr/dygn

3. NULÄGE

BULLERKARTLÄGGNING

2009 genomfördes en inventering av bullersituationen utmed huvudvägnätet i Höors tätort samt en kartläggning av prognostiserad bullersituation år 2020. 2012 kompletterades ovan bullerkartläggning för år 2020 med förväntade hastigheter enligt Hastighetsplanen (2012). Denna kartläggning ligger som grund för samtliga åtgärdsförslag samt delar av nulägesbeskrivningen. Kartor med resultatet av kartläggningen finns i bilagor sist i Bullersaneringsplanen.

Observeras bör att resultatet från bullerinventering för nuläget och kartläggning för år 2020 baseras på beräkningar. Förutsättningarna för beräkningarna (2009) kan avvika från faktiska förhållanden avseende hastigheter och trafikflöde.

HUR SER SITUATIONEN UT IDAG?

Generellt kan ljudnivåerna från vägtrafiken betraktas som relativt låga i Höors tätort. Totalt sett (dvs ljudalstrat från både det kommunala och det statliga vägnätet) beräknas färre än 30 fastigheter utsättas för ekvivalenta ljudnivåer vid fasad över 65 dB(A). Flera av dessa fastigheter ligger utmed det statliga vägnätet och har inom ramen för Trafikverkets åtgärdsprogram erbjudits bullerskyddsåtgärder.

Relativt många fastigheter utsätts för maximalnivåer över 55 dB(A) inomhus, men bedömningen görs att antalet fordonspassager nattetid ej överskrider gränsvärdet 5 ggr/dygn och därmed bör rimligen inte riktvärdet för de maximala inomhusnivåerna överskridas.

Nedan redovisas en sammanställning av antalet bullerutsatta fastigheter idag (2009), totalt sett. För fast-

igheter längs enbart det kommunala vägnätet utsätts ingen fastighet för ekvivalenta ljudnivåer över 65 dB(A). Totalt sett, utsatt 225 fastigheter för ekvivalenta ljudnivåer över 55 dB(A), vilket är gränsen för det långsiktiga målet för god ljudmiljö.

87 fastigheter utsätts för maximala ljudnivåer över 80 dB(A), varav 1 fastighet är över 90 dB(A).

HÖÖR I SKÅNE

Under 2008-2010 har Miljösamverkan Skåne genomfört projektet Vägtrafikbuller. Miljösamverkan Skåne är ett samarbete mellan Länsstyrelsen i Skåne län, Kommunförbundet Skåne och Skånes kommuner. Syftet med projektet har varit att underlätta arbetet med vägtrafikbullerfrågor genom att ta fram ett kunskapsunderlag och en mall för hur man kan arbeta med dessa frågor. Inom ramen för projektet har man bl.a. gjort en medicinsk bedömning om hälsoeffekter av vägtrafikbuller samt en inventering av störning från vägtrafikbuller bland Skånes kommuner (baserad på Folkhälsoenkäten i Skåne 2008).

Kommuner kan ta hjälp av programmet i sitt arbete med att ta fram dels ett åtgärdsprogram mot vägtrafikbuller i befintliga miljöer och dels en trafikbullerpolicy för etablering av nya bostäder, vägar och gator.

Bullerkänslighet har stora individuella variationer. Vid undersökning av stora grupper har man ändå visat att det finns tydliga samband mellan exponeringsnivå för trafikbuller och andelen som rapporterar störning. För Höors kommun svarar ca 20 % av befolkningen att de störs av vägtrafikbuller minst en gång i veckan

Sammanställning av antal bullerutsatta fastigheter (totalt)		
Intervall, dB(A) Ekvivalent	Antal fastigheter totalt inom Höors tätort	Bullerskyddsåtgärdade fastigheter
65 eller mer	28	18
60 till 64	88	11
56 till 59	129	0
Summa över 55 dB(A)	225	29
Intervall, dB(A) Maximal		
90 eller mer	1	-
85-89	10	-
80-84	76	-
Summa över 80 dB(A)	87	-



och drygt 14 % att de störs minst en gång per dag. Vila och avkoppling är den vanligaste aktiviteten som störs.

Nedan presenteras utdrag från rapporten. Resultatet för Höörs kommun är markerat.

	Ljud från grannar (%)		Vägrafikbuller(%)		Tågbuller (%)		Flygbuller (%)	
	Ja, minst en gång per dag	Ja, minst en gång per vecka*	Ja, minst en gång per dag	Ja, minst en gång per vecka*	Ja, minst en gång per dag	Ja, minst en gång per vecka*	Ja, minst en gång per dag	Ja, minst en gång per vecka*
Bjuv	5,60	8,60	17,00	6,50	9,10	2,40	1,30	0,30
Bromölla	7,40	7,10	15,30	4,50	4,80	1,00	1,00	0,20
Burlöv	7,30	11,80	24,20	11,40	17,90	8,80	6,30	4,50
Båstad	2,40	7,00	10,20	4,30	4,60	2,00	2,80	3,50
Eslöv	6,70	7,40	14,60	5,00	6,20	1,70	2,90	3,80
Helsingborg	10,30	13,00	17,80	9,80	3,50	1,50	1,00	1,20
Hässleholm	4,50	5,60	12,40	9,40	7,30	3,30	0,70	1,20
Höganäs	5,70	6,80	13,70	7,10	0,00	0,20	1,10	2,00
Hörby	4,10	6,60	19,30	7,80	0,20	0,20	2,20	2,00
Höör	5,30	6,70	14,70	6,70	8,30	4,60	0,90	2,30
Klippan	6,40	8,80	16,20	5,70	5,00	1,20	2,90	3,40
Kristianstad	7,10	9,80	14,10	7,80	2,30	1,30	1,60	1,20
Kävlinge	5,80	7,50	13,50	6,70	5,50	3,10	8,20	5,50
Landskrona	6,40	10,00	17,50	8,80	2,20	2,20	3,60	2,80
Lomma	3,90	8,50	11,80	7,50	6,30	3,70	6,10	6,70
Lund	5,40	9,60	10,30	7,70	2,90	1,90	8,20	6,30

Andel av befolkningen i Skånes kommuner som rapporterar störning av buller eller oljud från grannar, vägtrafik, tåg eller flyg. (Folkhälsoenkäten 2008). (obs. endast del av tabell redovisas) * Andel som på fråga om störning svarat alternativet "Ja, minst en gång per vecka". För att beräkna den totala andelen som är störda minst en gång i veckan ska resultatet adderas med de som svarat "Ja, minst en gång per dag"

	Vanligt samtal störs		Vila/avkoppling störs		Svårt att somna		Blir väckt	
	Ja, minst en gång per dag	Ja, minst en gång per vecka*	Ja, minst en gång per dag	Ja, minst en gång per vecka*	Ja, minst en gång per dag	Ja, minst en gång per vecka*	Ja, minst en gång per dag	Ja, minst en gång per vecka*
Bjuv	0,80	1,40	2,20	3,80	2,50	2,50	3,30	3,80
Bromölla	0,20	0,70	2,60	3,60	1,70	3,30	2,40	2,10
Burlöv	2,30	2,80	5,90	6,70	3,80	5,10	3,30	4,80
Båstad	0,90	0,90	2,20	3,30	1,80	1,80	1,30	2,20
Eslöv	1,20	2,40	3,60	5,00	1,70	2,90	2,90	3,60
Helsingborg	1,10	1,40	3,70	5,70	3,30	4,80	3,00	5,10
Hässleholm	1,20	1,40	3,00	2,10	1,40	2,60	1,60	1,60
Höganäs	0,20	1,60	2,20	3,60	1,30	0,90	1,60	2,50
Hörby	1,00	0,70	3,40	4,90	2,70	2,70	2,40	2,90
Höör	1,80	2,10	4,20	2,80	1,80	2,10	1,90	2,60
Klippan	1,20	1,20	2,90	3,60	2,10	3,10	1,00	3,80
Kristianstad	0,90	0,90	3,10	4,50	2,00	3,20	2,30	3,60
Kävlinge	1,30	1,10	4,20	3,30	1,60	1,30	2,00	1,80
Landskrona	1,70	1,70	3,00	5,20	2,50	5,20	2,50	4,10
Lomma	1,60	1,00	2,40	4,10	1,20	2,40	2,20	2,20
Lund	1,10	1,00	3,10	4,30	1,50	2,70	2,00	3,20

Andel av befolkningen (%) i Skånes kommuner som rapporterar att deras sömn, vila eller avkoppling störs av buller från vägtrafik, tåg eller flyg minst en gång i veckan (Folkhälsoenkäten 2008). (obs. endast del av tabell redovisas). * Andel som på fråga om störning svarat alternativet "Ja, minst en gång per vecka". För att beräkna den totala andelen som är störda minst en gång i veckan ska resultatet adderas med de som svarat "Ja, minst en gång per dag"

4. FRAMTID

Bullersituationen för prognosår 2020 baseras på inventeringen av nuläget samt med nedan beskrivna förändringar.

- Sättoftavägens norra avsnitt har fått ny dragning.
- Den allmänna trafikökningen har bedömts till 1,037 % per år (Ramböll, 2009). Utvecklingen är dock osäker vilket förstärker behovet av att kontinuerligt uppdatera bullerkartläggningen.
- Ny Hastighetsplan (2012) med förändrade hastighetsgränser på stora delar av kommunens huvudvägnät.

Övriga faktorer som ej tas hänsyn till i kartläggningen, men som påverkar ljudnivån, är andelen som använder dubbdäck. Vid en hög andel påverkas bullernivån negativt.

Nedan redovisas en sammanställning över antalet bullerutsatta fastigheter år 2020 totalt, om inga åtgärder genomförs. 46 fastigheter utsätts för ekvivalenta ljudnivåer över 65 dB(A) vid fasad. Av dessa ligger 3 fastigheter invid det kommunala vägnätet. Av de fastigheter som ligger längs det kommunala vägnätet (3 st) har ingen erbjudits bullerskyddsåtgärder, vilket innebär att samtliga dessa fastigheter (om de används för bostadsändamål) i framtiden kan vara aktuella för någon typ av åtgärd.

Av fastigheterna längs det statliga vägnätet är det för vissa fastigheter oklart om dessa erbjudits åtgärd. För 23 av fastigheterna kan det konstateras att bullerskyddsåtgärder genomförts, vilket kvarlämnar 23 fastigheter att åtgärda i framtiden (varav 3 fastigheter

ligger vid det kommunala vägnätet), inom intervallet 65 dB(A) eller mer.

98 fastigheter utsätts för maximala ljudnivåer över 80 dB(A), varav 1 fastighet ligger över 90 dB(A).

För samtliga fastigheter i sammanställningen gäller endast bostäder kan bli aktuella för bullerskyddsåtgärder. För fastigheter för andra ändamål (t.ex. handel, kontor mm) gäller andra riktvärden och dessa fastigheter omfattas inte av denna studie.

För att nå Höör kommuns långsiktiga mål för god ljudmiljö (se kapitel 5. Mål och Visioner) behöver åtgärder vidtas för 280 fastigheter. Dessa fastigheter överskrider riktvärdet för nybyggnad, 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå utomhus. De fastigheter som åtgärdats för att uppnå ljudnivåerna inomhus kan således även vara aktuella för åtgärder utomhus.

Sammanställning av antal bullerutsatta fastigheter (totalt)		
Intervall, dB(A) Ekvivalent	Antal fastigheter totalt inom Höörs tätort	Bullerskyddsåtgärdade fastigheter
65 eller mer	46	23
60 till 64	94	oklart
56 till 59	140	0
Summa över 55 dB(A)	280	>23
Intervall, dB(A) Maximal		
90 eller mer	1	-
85-89	13	-
80-84	84	-
Summa över 80 dB(A)	98	-



5. MÅL

Sveriges riksdag har satt som mål att miljöproblemen i Sverige skall vara lösta inom en generation, det vill säga till år 2020. För arbetet med att uppfylla detta antog riksdagen 1999 femton nationella miljö kvalitetsmål och delmål. Länsstyrelserna fick sedan i uppdrag att ta fram regionala miljömål. Hösten 2003 blev Skånes miljömål och miljöhandlingsprogram färdigt.

ÖVERGRIPANDE MÅL

Miljömålet "God bebyggd miljö" handlar om att städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö. Natur- och kulturvärden ska tas tillvara 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.

Miljömålet innehåller delmål som hanterar fysisk planering, kulturmiljöer, buller, uttag av naturgrus, avfall, energianvändning m.m. i byggnader samt god inomhusmiljö.

Som ett delmål till miljö kvalitetsmålen har Boverket formulerat (God bebyggd miljö(FU08)):

"Trafikbullernivåerna utomhus vid bostadsmiljöer ska minska med 5 dBA till år 2020 jämfört med 1998 genom minskat källbuller. Dessutom ska ingen inomhus i bostadsrum utsättas för ljudnivåer om mer än 5 dBA över riktvärdena år 2020. Inriktningen ska vara effektivaste reduktion av störningar och att de mest bullerut-satta människorna prioriteras."

KOMMUNALA MÅL

Utifrån Trafikstrategin, översiktsplanen, alliansens avsiktsförklaring samt kunskapen om trafiksituationen i kommunen har fem effektmål formulerats för trafikplanen:

- Fler upplever kommunen som tillgänglig och nära
- Fler upplever att trafikmiljön är attraktiv
- Andelen hållbara resor ökar
- Färre skadas och dödas i trafiken
- Fler håller hastighetsgränserna

Effektmålen behövs för att säkra att trafikens negativa effekter minskar och att kommunens identitet stärks. Hur målen följs upp beskrivs i kapitlet "Uppföljning".

För att säkra att utvecklingen går åt rätt håll och för att stärka kommunens arbete med att skapa ett hållbart trafiksystem har ett antal kompletterande åtgärds-mål satts upp. De åtgärder som föreslås är de som bedöms ha störst effekt på uppsatta effektmål. Hur många och vilka åtgärder som ska genomföras under ett visst år bestäms i samband med budgetarbetet.

De åtgärds-mål som närmast berör bullersaneringsplanen är: genomförande av bulleråtgärder och omskyltning av hastighetsgränser.

6. FÖRSLAG TILL ÅTGÄRDER

Enligt Höörs kommuns kortsiktiga mål för buller ska inga bostadsfastigheter utsättas för en ekvivalent ljudnivå inomhus över 40 dB(A).

I bullersaneringsplanen studeras därför de fastigheter som överskrider 65 dB(A) ekvivalent ljudnivå vid fasad, eftersom respektive fasads dämpningsförmåga är okänd, vilket medför att den faktiska inomhusnivån inte kan fastställas. Fasaddämning enligt schablon bedöms då till 25 dB(A). Fastigheter som riskerar att överskrida inomhusnivån, ska erbjudas åtgärder för att sänka ljudnivån inomhus.

Omfattning och val av åtgärd bestäms i samråd mellan Höörs kommun och fastighetsägare.

FÖNSTERÅTGÄRDER (BP1)

Åtgärder föreslås för fastigheter med ekvivalent ljudnivå vid fasad på 65 dB(A) eller mer. I dagsläget finns ingen fastighet, där Höörs kommun är väghållare, där denna nivå överskrids.

Enligt bullerkartläggningen för prognosår 2020 överskrids nivån för tre fastigheter längs det kommunala vägnätet, Fjärilen 10, Höör 54:2 samt Munken 1. Idag används inte dessa fastigheter för bostadsändamål, men om detta blir aktuellt i framtiden kan någon typ av fönsteråtgärd vara lämplig.

Fönsteråtgärder bör dock ej utföras i förebyggande syfte, eftersom trafikutvecklingen samt effekter av andra åtgärder inom trafiksystemet är högst osäkra. Istället föreslås att vid varje översyn, förslagsvis vart femte år, fastställa vilka åtgärder som ska genomföras. Vid de fastigheter där misstanke eller konstaterat överskridande av åtgärdsnivån finns, inleds en dialog med fastighetsägare samt en inventering på plats utförs för att avgöra skick och standard på befintliga fönster. Föreslagna åtgärder diskuteras och gemensamt mellan kommun och fastighetsägare görs en överenskommelse vilka slutgiltiga åtgärder som ska genomföras samt hur arbetet ska drivas.

För innevarande femårsperiod föreslås inga fönsteråtgärder, eftersom inga fastigheter längs det kommunala vägnätet utsätts för ljudnivåer över åtgärdsnivån.

FRAMTAGNING AV RUTINER (BP2)

För att säkerställa arbetsordningen för fönsteråtgärder

bör rutiner som reglerar detta tas fram. Rutinerna bör klargöra vilka som har rätt till fönsteråtgärder och vilka krav som kan ställas på de åtgärder som ska genomföras. Exempel på krav kan vara dämpningsförmåga i fönster efter åtgärd. Rutinerna bör även reglera hur tillsyn ska gå till.

Dessutom bör rutinerna formulera hur man hanterar inrapporterade störningar från invånare i Höör, så att handläggare inom kommunen har tydliga riktlinjer vid hantering av sådana ärenden. Inrapporterade klagomål kan t.ex summeras och följas upp i olika intervall.

UTVÄRDERING OCH UPPFÖLJNING (BP3)

Uppföljning av vilka fastigheter som kan vara i behov av åtgärder samt vilka övriga bullerskyddsåtgärder som kan vara aktuella, sker lämpligen vart femte år, genom en uppdaterad bullerkartläggning.

KÄNSLIGA UTOMHUSMILJÖER (BP4)

Vid förskolor, skolor samt vid parker eller rekreationsområden bör luddämpande åtgärder genomföras för att minska ljudnivån utomhus. Riktvärdet för utomhusmiljön vid förskolor och skolor är detsamma som för uteplats invid bostäder (enl. Tillämpning av riktvärden för trafikbuller vid planering för och byggande av bostäder, Boverket, 2004). Bullerskärmar eller bullervallar kan vara lämpliga åtgärder. Hårdgjorda ytor mellan väg och mottagare bör om möjligt mjukgöras med hjälp av vegetation, vilket ger positiva effekter avseende buller.

TYSTARE TRAFIK (BP5, BP6)

För att på lång sikt kunna bekämpa buller krävs åtgärder vid källan, dvs. antingen tystare vägar eller tystare fordon. Bevakning av forskning och utveckling på området angående tysta beläggningar bör därför löpande ingå i kommunens arbete, för att i framtiden kunna utreda huruvida det kan vara lämpligt med tyst asfalt någonstans i Höörs kommun. Försök med nya sorter av tyst beläggning pågår för närvarande på flera håll i landet. Tystare beläggning har traditionellt inneburit problem med slitage samt svårigheter vid renhållning och vid vinterväglag, men nyare typer av



tyst beläggning har visat bra resultat. Effekter på lång sikt kvarstår dock fortfarande att analysera. Tystare beläggning får mest effekt på gator där hastigheten överstiger 50 km/h och där körmonstret är jämnt. För Höörs kommun skulle tyst beläggning framförallt kunna vara aktuellt på det statliga vägnätet varför samarbete med Trafikverket i sådana fall bör inledas.

Vidare rekommenderas en informationskampanj till invånare i Höörs kommun där nyttan med att välja tysta fordon, däck och körstil kommuniceras. Under 50 km/h domineras buller från vägtrafik av motorljud, och över 50 km/h domineras bullret av däcksljud. Med anledning av detta skulle riktade kampanjer för mjukare och tystare körsätt kunna få gynnsam effekt i Höör.

MINDRE FORDONSTRAFIK (BP7, BP9)

Åtgärder som på sikt minskar fordonstrafiken samt bilanvändningen skulle ge positiv effekt på bullret. En del i det långsiktiga målet för god bebyggd miljö, är att åtgärda buller vid källan. Detta kan antingen göras genom sänkta hastigheter, minskad fordonstrafik eller tystare trafik.

I övrigt bör kommunen tillsammans med polisen arbeta för bättre efterlevnad av hastighetsgränser, eftersom lägre hastigheter genererar mindre buller. Om verklig hastighet sänks från 50 km/h till 40 km/h kan ljudnivån minska med 1-2 dB(A).

SAMRÅD KRING BULLERDÄMPANDE ÅTGÄRDER VID STATLIGT VÄGNÄT (BP8)

För att den totala bullersituationen i Höörs kommun ska förbättras krävs en helhetssyn på vägnätet. För att utreda om och när bullerskyddsåtgärder skulle vara lämpliga längs det statliga vägnätet, rekommenderas löpande samråd med Trafikverket.

Enligt bullerkartläggningen utsätts i dagsläget drygt 10 fastigheter längs det statliga vägnätet för ljudnivåer över åtgärdsnivån, vilka ännu inte erbjudits bullerskyddsåtgärder. Motsvarande siffra för 2020 förväntas vara drygt det dubbla.

BÄTTRE UTOMHUSMILJÖ (BP10)

För att nå Höör kommuns långsiktiga mål för buller, krävs åtgärder i utomhusmiljön. Bullerskärmar eller bullervallar kan vara lämpliga åtgärder. Beroende på höjd och placering kan en skärm eller vall sänka ljudnivån 6 till 10 dB(A). Till skillnad från fönsteråtgärder dämpar en skärm eller vall även ljudnivån vid öppna fönster och i trädgården, samt vid parker och rekreationsområden, vilket bidrar till bättre utevistelse och totalupplevelse. Överskottsmassor från nybyggen kan med fördel användas till nya vallar. Hårdgjorda ytor kan mjukgöras för att minska spridningen av buller.

BULLER I PLANERINGEN (BP11)

Förebyggande åtgärder för buller bör alltid beaktas vid planering av nya bostäder och/eller områden. Vid nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av bostäder eller infrastruktur gäller de av regeringen fastställda riktvärdena. Krav bör ställas på exploatörer så att bebyggelse utformas optimalt avseende buller. För byggnadskvarter ger t.ex. slutna innergårdar bra förutsättningar för en ljuddämpad sida dit rum avsett för sömn och vila kan orienteras. För villakvarter kan vegetation eller absorberer på mark, väggar och tak i kombination med vallar eller plank ha en ljuddämpande effekt. En skärm eller vall kan dämpa ljudet med 6 till 12 dB(A) beroende på höjd och placering.

Avskärmande vegetation kan användas för att bullret ska upplevas som mindre besvärande.

ÅTGÄRDSSAMMANSTÄLLNING

Förslag till åtgärder har tagits fram utifrån identifierade brister eller förbättringsmöjligheter som har presenterats tidigare i rapporten. I tabellen nedan redovisas en översikt över samtliga åtgärder som föreslås.

Numret på respektive åtgärd anges som BP (Bullersaneringsplanen) med efterföljande nummer.

I tabellen på nästa sida anges också en bedömning av kostnad eller arbetsinsats för att genomföra åtgärderna – liten, mellan eller stor – samt vem som ansvarar för genomförandet. Den exakta utformningen av en åtgärd, t ex hur/var fönsteråtgärder ska genomföras, eller hur en kampanj bör genomföras, hanteras i nästa skede.

Eftersom varken antalet åtgärder eller utformningen av åtgärderna är klarlagt i detta skede är det mycket svårbedömt vad en åtgärd kostar. Generellt kan sägas att åtgärderna innebär följande:

Liten åtgärd: Huvudsakligen en arbetsinsats, t.ex. kampanjer eller internt arbete inom kommunen

Mellan: Investeringskostnader i storleksordningen 100-500 tkr

Stor: Investeringskostnader >500 tkr

Målet på lång sikt är att göra så mycket som möjligt för att förbättra bullermiljön i Höörs kommun. Om en prioritering måste göras ska det i första hand satsas på ljudmiljön inomhus i bostadsfastigheter.

Prioriteringen har varit följande:

Prioritet 1: åtgärder för att förbättra inomhusmiljön i bostadsfastigheter. I första hand åtgärdas bostadsfastigheter där ljudnivån inomhus överskrider 40 dB(A).

Prioritet 2: åtgärder för att förbättra ljudmiljön utomhus vid skolor och förskolor.

Prioritet 3: åtgärder för att förbättra utomhusmiljön vid bostäder, parker och rekreationsområden. Åtgärderna fokuserar på att minska bullret vid källan.

Prioritet 4: Förebyggande åtgärder

Inom respektive prioriteringsgrupp (1-4) finns ingen inbördes rangordning.



Nr	Plats eller omfattning av arbetet	Kostnad el. arbetsinsats (liten/mellan/stor)	Ansvarig	Kommentar
Prioritet 1				
BP1	Fönsteråtgärder	Mellan	Tekniska nämnden	Fönsteråtgärder vid bostadsfastigheter. För innevarande femårsperiod föreslås inga åtgärder men behov finns eventuellt längre fram.
BP2	Framtagning av rutiner	Liten	Tekniska nämnden/Miljö- och byggnadsnämnden	Framtagande av rutiner för fönsteråtgärder samt krav på tillsyn.
BP3	Utvärdering och uppföljning	Liten	Tekniska nämnden	Uppföljning sker lämpligen vart femte år, genom en uppdaterad bullerkartläggning av antalet bullerstörda fastigheter.
Prioritet 2				
BP4	Känsliga utomhusmiljöer	Mellan	Tekniska nämnden/Miljö- och byggnadsnämnden/Barn- och utbildningsnämnden/Fastighetsägare	Tystare förskole- och skolmiljöer utomhus (avseende buller från vägtrafik).
Prioritet 3				
BP5	Tystare trafik - tyst beläggning	Liten	Tekniska nämnden/Miljö- och byggnadsnämnden	Bevaka forskning och utveckling angående tyst beläggning.
BP6	Tystare trafik - informationskampanj	Liten	Tekniska nämnden/Miljö- och byggnadsnämnden	Informationskampanj om nyttan med att välja tystare körstil, tystare däck eller tystare fordon.
BP7	Mindre fordons- trafik	Svårbedömd	Tekniska nämnden	Åtgärder som syftar till att minska biltrafiken vilket i sin tur minskar bullerproblemen.
BP8	Samråd kring bullerdämpande åtgärder vid statligt vägnät	Liten	Trafikverket/Tekniska nämnden	Bullerdämpande åtgärder vid det statliga vägnätet. Löpande samråd med Trafikverket.
BP9	Mindre fordons- trafik	Liten	Polisen	Öka efterlevnad av hastighetsgränser.
BP10	Bättre utomhus- miljö	Stor	Tekniska nämnden/Miljö- och byggnadsnämnden	Åtgärder i utomhusmiljön för att sänka ljudnivån vid bostäder, parker och rekreationsområden.
Prioritet 4				
BP11	Buller i plane- ringen	Liten	Planenheten	Beaktande av ljudmiljö vid planering av nya bostäder och/eller områden.

7. UPPFÖLJNING

Det finns flera skäl till varför det är viktigt att följa upp arbetet med buller. Uppföljning behövs för att följa utvecklingen och för att säkerställa att rätt satsningar görs. Uppföljningen innebär även att underlagsmaterial uppdateras, så att beslut fattas på rätt grunder. Genomförda åtgärder bör utvärderas regelbundet.

EFFEKTMÅLEN

Av de fem effektmålen som formulerats för trafikplanen har två en direkt koppling till buller. Målen följs upp genom olika mått:

Fler upplever att trafikmiljön är attraktiv

Mått: Andelen nöjda eller mycket nöjda

Förslag till mätmetod:

- Regelbundet återkommande undersökning som tar upp frågor kring tillgänglighet, tydlighet, trivsamt, närhet och attraktivitet
- Periodiskt återkommande bullerkartläggning

Fler håller hastighetsgränserna

Mått: Andelen som håller hastighetsgränserna

Förslag till mätmetod:

- Regelbundna mätningar av hastigheterna i ett antal punkter.

ÅTGÄRDSMÅLEN

Åtgärdsmålen som satts upp för buller, genomförande av bulleråtgärder och omskyltning av hastighetsgränser, följs upp genom måttet ja eller nej.

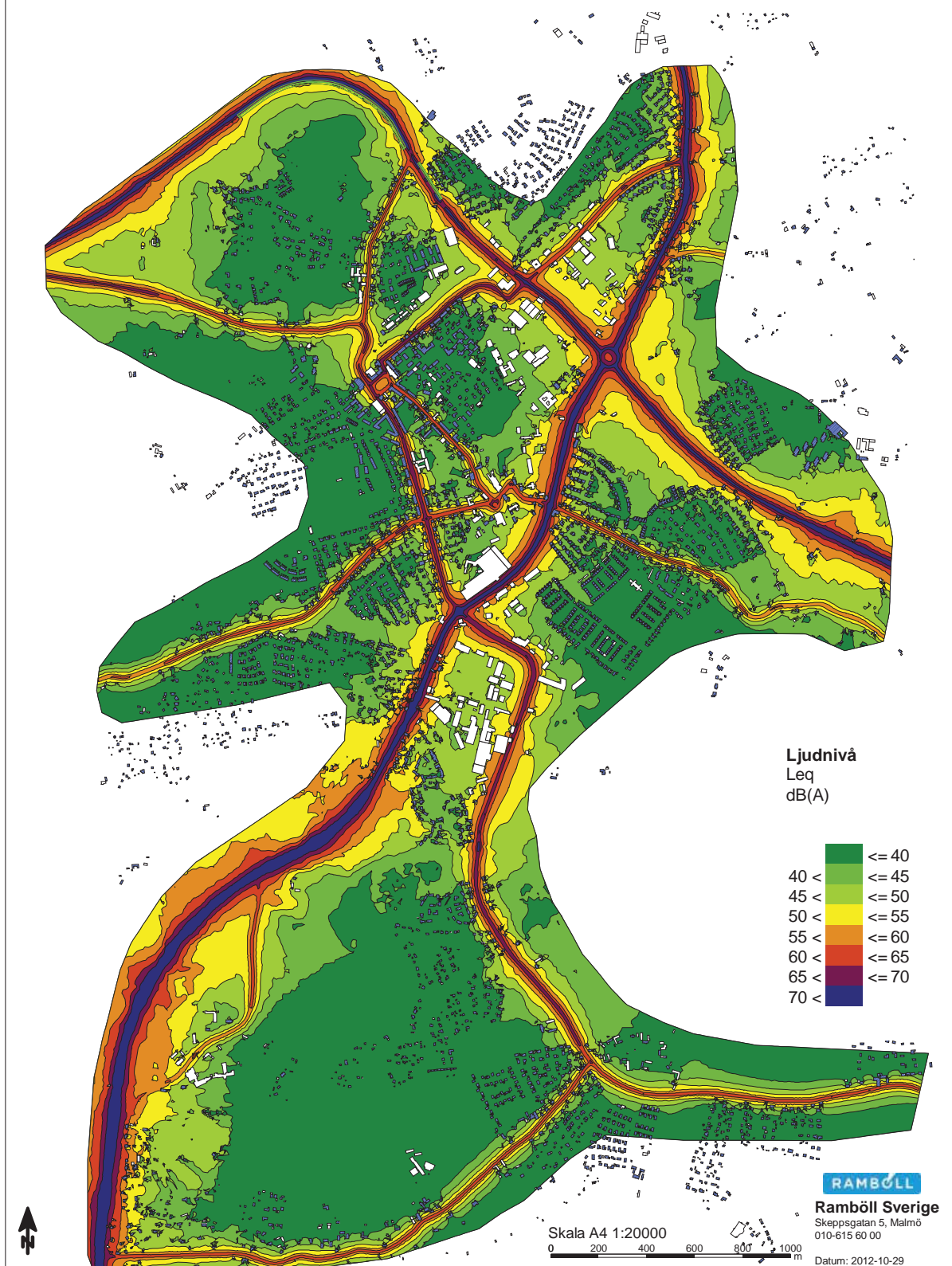


BILAGOR

Bullerinventering Höör

Ekvivalent ljudnivå 2 m över mark år 2020 med ny hastighetsplan.

BILAGA 1 (2)



Bullerinventering Höör

Maximal ljudnivå 2 m över mark år 2020 med ny hastighetsplan.

BILAGA 2 (2)

