



## Protokollsutdrag

Sammanträdestid	2020-02-14 kl. 14:00-17:00
Plats	Hälsa-, vård- & omsorgsförvaltningen, Kungsgatan 13, Hörsalen
Beslutande ledamöter	Jan Olsson (S) (Ordförande) Arne Bojesson (L) (Vice ordförande) David Blomgren (M) Anna-Karin Bengtsdotter (S) Leif Göran Andersson (S) Ingela Andersson (S) Kami Petersen (MP) Yngve Roland Nilsson (V) Haqvin Svensson (M) Katarina Kasmarvik (M) Bengt Åke Nilsson (C) Staffan Appelros (SD) Roy Tonni Valentin Andersson (SD)
Ej tjänstgörande ersättare	Jean Pierre Denape (S) Frida Michelsen (S) Monica Kristensson (S) Kristin Gaskell-Brown (L) Inger Torstensdotter Åhlin (MP) Banesa Martinez (V) Hans Åke Banke (M) Peter Arvebro (M) Åsa Nilsson (M) Truls Acke Troed Troedsson (C) Rolf Hansson (SD)
Övriga närvarande	Louise Strand (servicedirektör) Cecilia Antonsson (ekonomichef) Lena Lundin (avdelningchef kansli-och utveckling) Olof Malmström (HR-chef) Gertrud Sonesson Wessman (avdelningschef skolrestauranger) Jerker Johansson (avdelningschef kommunteknik) Julieta Sepulveda Flores (personalföreträdare) Annika Holst (personalförträdare) Josefin Haugthon (nämndsekreterare)
Utses att justera	David Blomgren (M)
<b>Underskrifter</b>	Sekreterare ..... Josefin Haugthon
	Ordförande ..... Jan Olsson (S)
	Justerande ..... David Blomgren (M)

Justeringen	2020-02-21
Protokollet omfatter	§19

## § 19 Remiss om Plan för god ljudmiljö i Malmö 2020–2028

**SN-2019-1658**

### **Sammanfattning**

Tekniska nämnden har skickat förslag på Plan för god ljudmiljö 2020-2028 till servicenämnden för yttrande. Planens syfte är att negativ hälsopåverkan från omgivningsbuller ska minska, både i den befintliga och den växande staden. I planen formuleras gemensamma mål och strategier som lägger grunden till ett systematiskt och kontinuerligt arbete.

Förvaltningen har tagit fram ett förslag till yttrande. Servicenämnden ställer sig bakom planen men vill framföra synpunkter beträffande delaktighet, kommande ansvars- och finansieringsmodell, prioriteringsordningen på olika sakområden samt planens styrande verkan.

### **Beslut**

Servicenämnden godkänner förvaltningens förslag till yttrande.

### **Reservationer och särskilda yttranden**

Roland Nilsson (V) reserverar sig muntligen mot beslutet med hänvisning till Vänsterpartiets reservation i tekniska nämnden 2019-11-22, diariendr TN-2018-379.

Kami Petersen (MP) lämnar in ett särskilt yttrande, bilaga 4.

### **Beslutet skickas till**

Tekniska nämnden

### **Beslutsunderlag**

- Beslut från tekniska nämnden 2019-11-22 Remiss om Plan för god ljudmiljö i Malmö 2020–2028
- Följebrev Remiss om Plan för god ljudmiljö i Malmö 2020–2028
- G-Tjänsteskrivelse tekniska nämnden 2019-11-22 Remiss om Plan för god ljudmiljö i Malmö 2020–2028
- Plan för god ljudmiljö i Malmö 2020–2028
- Tjänsteskrivelse Remiss Plan för god ljudmiljö i Malmö 2020-2028
- Förslag på Yttrande Remiss Plan för god ljudmiljö i Malmö 2020-2028 till arbetsutskottet

## Särskilt yttrande

**Servicenämnden, 14 februari 2020**

**Remiss om Plan för god ljudmiljö i Malmö 2020-2028**

**SN-2019-1658**

Buller plågar oss mer än vad många av oss tror. Forskningen leder till allt bättre kännedom om de negativa konsekvenserna. Att bekämpa buller handlar om att förbättra Malmöbornas hälsa och livslängd. Ambitionerna i den föreslagna planens är emellertid låga. Elefanten i stadsrummet—bilismen—behandlas med silkesvantar. Enligt planen orsakar vägtrafiken merparten av bullret och därmed dess samhällsekonomiska kostnader som beräknats till ca 1,7 miljarder kronor årligen. Som jämförelse torde det motsvara ett osynligt pris om i storleksordningen 10 kronor per bilresa i staden.

Mål och indikatorer: Mest slående är bristen på målsättningar att reducera buller från biltrafiken, vid dess källa. Källan till biltrafik och därmed dess buller är självklart den stora bekvämlighet och tidsvinst som den medför för bilisten. Ett alexanderhugg som visat sin effektivitet i Malmö är att sänka hastigheterna. I flera omgångar har vi medverkat till att sänka bashastigheten till 40 km/h samt att sänka hastigheten kring samtliga skolor och förskolor till 30. På vissa trafikleder har hastigheten också sänkts. Detta har gett tydliga avtryck i stadens bullerkartläggningar. Tyvärr har utvecklingen på senare tid gått baklänges när hastighetsgränser åter höjts. Att planen används för att hitta nya motiveringar att investera mer i finare bilvägar, samtidigt som förslaget inte förmår uttrycka en nollvision kring antalet skolbarn vars skolgårdar utsätts för buller från biltrafiken illustrerar problemet väl.

Genomförande och uppföljning: De många olika prioriteringar och avvägningar som en framtida handlingsplan föreslås förhålla sig till riskerar att göra styrningen otydlig. Inriktningen tycks vara att åtgärda, om alls, så i alla fall så långt från källan som möjligt. Det riskerar att resultera i negativa bieffekter för den som var utsatt snarare än den som gav upphov till problemet. Det kan röra sig om ljudisolerade fönster med sämre dagsljusintag och vädringsmöjligheter eller att skolbarn förlorar kontakt med omgivningen när de byggs in bakom höga bullerplank. Denna typ av symptomlindring bör användas när systemlösningar inte räcker till. Prioriteringsordningen tycks vara grundad endast i att finansvärlden förmår att översätta buller till sänkta bostadspriser medan skolbarn och parkbesökare har svårare att sätta pris på en god ljudmiljö. Handlingsplanen skulle istället kunna utgå från att det är väl känt att den huvudsakliga bullerkällan är biltrafiken, att buller bör motverkas så nära källan som möjligt samt att förorenaren bör betala. På ett väldigt pricksäkert sätt kan bilister kan betala genom till exempel försämrad tillgänglighet genom avgiftsuttag eller försämrad framkomlighet genom sänkta hastighetsgränser. Därmed minskar nyttan för den som förorenar. Utifrån detta resonemang kan en effektiv prioritering av handlingsplanens sakområden åstadkommas, utan behov av inbördes ordning:

- Sänkta hastigheter eller miljöstyrande avgifter längs infartsleder och stadsmotorvägar.
- Bilfria miljöer runt skolor och förskolor.
- Bilfria parker och rekreationsområden och sänkt hastighet till 30 km/h på omgivande gator.

Avslutningsvis måste det vara självklart att Malmö stads verksamheter föregår med gott exempel. Malmö stad handlar upp en stor mängd byggprojekt, motorfordon, maskiner och utrustning och kan genom bättre logistik minska sitt transportarbete. Därför är vi glada att ha kunnat medverka till att nämnden i sitt svar också pekar på sin egen rådighet över en god ljudmiljö i Malmö.

Kami Petersen

Inger Torstensdotter Åhlin