

VTI:s yttrande över Boverkets rapport - Uppdrag att föreslå ändringar i trafikbullerförordningen

Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI, har getts tillfälle att lämna synpunkter på ovanstående remiss. VTI är ett oberoende och internationellt framstående forskningsinstitut inom transportsektorn. Vårt uppdrag är att bidra till att de transportpolitiska målen uppfylls. I de transportpolitiska målen undermål om hänsyn ingår att bidra till att Sveriges miljö kvalitetsmål nås. Med utgångspunkt i uppdraget, och i miljö kvalitetsmålet om god bebyggd miljö, forskar VTI om orsaker till och effekter av ljud, buller och vibrationer orsakade av samtliga fordonsslag i transportsektorn.

Sammanfattning

VTI **avstyrker** rapportens förslag till ändring av trafikbullerförordningen (SFS 2015:216) som bland annat innebär att kravet på att minst hälften av rummen i särskilt bullerutsatta bostäder ska vara vända mot en ljuddämpad sida utgår. Boverkets förslag till ändringar i trafikbullerförordningen innebär inte som Boverket anger i utredningen en förenkling med bibehållen skyddsnivå, utan en förenkling genom att den enskilda bostadens hälsoskydd försvagas, vilket går emot miljö kvalitetsmålet om god bebyggd miljö.

Skäl för VTI:s ställningstagande

De senaste åren har svenska riktvärden för trafikbuller successivt höjts och trafikbullerförordningens riktvärden för buller vid fasad tillhör de högsta bland de europeiska länderna. Givet de undantag som idag tillåts i trafikbullerförordningen finns det i praktiken ingen övre gräns för ljudnivå vid bostadens mest exponerade fasad, undantaget lägenheter om högst 35 m² utan tillgång till ljuddämpad sida. Sverige tillåter därmed betydligt högre buller än vad till exempel Världshälsoorganisationen rekommenderar för att undvika ohälsa [1].

Boverket skriver i sin sammanfattning att trafikbullerförordningens nuvarande utformning inte bedöms innebära något hinder för bostadsbyggandet, men anser att kravet på att varje bostad skall ha tillgång till ljuddämpad sida komplicerar detaljplaneringen. De skriver samtidigt att buller har negativa hälsoeffekter och att en ljuddämpad sida kan kompensera risken för dessa. Boverkets förslag till förändring innebär att man frikopplar bostädernas utformning från reglering av buller vid fasad, vilket innebär att man tillåter att en del av bostäderna tillåts utsättas för höga bullernivåer vid samtliga fasader, utan tillgång till ljuddämpad sida, och dessa saknar därmed det skydd som Boverket själva

anger att en ljuddämpad sida innebär. Detta innebär alltså en försvagning av dagens skydd mot trafikbuller.

Boverkets huvudsakliga argument för förändringen är att kravet på ljuddämpad sida ”kan komplicera detaljplaneringen något och i viss mån även begränsa utbudet och utformningen av lägenheter”. VTI anser att det är orimligt att en så begränsad nytta som förändringen innebär anses väga tyngre än den resulterande försvagningen av skyddet mot trafikbullerexponering och ohälsa.

Boverket hänvisar till hur kravet på ljuddämpad sida garanterar att byggnader inte kan uppföras i allt för bullriga miljöer, och att den tysta sidan kan vara positiv för utomhusmiljön. Den största nyttan med kravet på tillgång till tyst sida är enligt forskningen (se t.ex. [2]) i stället att de rum som i huvudsak används som sovrum kan orienteras mot en ljuddämpad sida, vilket minskar risken för negativ hälsopåverkan från trafikbullerrelaterad sömnstörning. Detta skydd tas alltså bort från de bostäder som inte får tillgång till den tysta sidan i enlighet med Boverkets förslag.

Boverket skriver att innebörden av en sådan ändring av trafikbullerförordningen är att ”det tydliggörs att bullerkrav inne i bostäder helt och hållet regleras som ett tekniskt egenskapskrav och hanteras i byggprocessen”.

VTI tolkar detta utlåtande som att Boverket skiljer bullernivå vid fasad och bullernivå inomhus från varandra och att Boverket menar att dagens krav på bullernivå inomhus ensamt skulle vara tillräckligt skydd mot negativa effekter på boende under alla förhållanden. Många års forskningsrön ger vid handen att det är ett felaktigt antagande, och att tillgång till en ljuddämpad sida istället är ett nödvändigt komplement i bullerutsatta lägen.

Reglering av buller inomhus fastställs i Boverkets författning som 30 dBA ekvivalent nivå och 45 dBA maximal nivå mellan kl 22:00 och kl 06:00. Den underlagsrapport [3] om hälsoeffekter som Boverket själva hänvisar till i sitt förslag, sammanfattar forskningsresultat om negativa effekter från buller angivet som inomhusnivåer:

”Det vetenskapliga underlaget visar att trafikbuller orsakar förändringar i sömnstruktur, exempelvis reducerad dröm- (REM-) eller djupsömn (SWS), och fysiologiska effekter från genomsnittliga bakgrundsnivåer runt 30 dB LAeq inomhus. Vad gäller maximala ljudnivåer inomhus i sovrummet ses effekter i form av kortikala uppvaknanden, dvs. ökningar av hjärnaktiviteten, och autonoma aktiveringar av hjärtats aktivitet, ofta karakteriserade av snabba ökningar av hjärtfrekvens och blodtryck, vid ljudnivåer redan under 40 dB LAFmax.”

Den maximalnivå om 40 dB LAFmax som anges i rapporten är ett absolut mått som under försökens olika experimentella förutsättningar aldrig överskrider. Det riktvärde om 45 dBA som anges i Boverkets författning är ett statistiskt mått som bygger på en fördelning av bullernivån hos individuella fordon i den svenska fordonsflottan, och tillåter i medeltal fem överskridanden per natt, vilket innebär regelbunden förekomst av betydligt högre nivåer än 45 dBA.

Boverkets bedömning att ”Förslaget bedöms inte påverka bedömningen av miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljöns utvecklingstrend eller möjligheterna att nå målet” anser VTI därav vara felaktig.

I detta ärende har generaldirektör Mattias Viklund beslutat. I beredningen har senior forskare Anders Genell och forskningsingenjör Andreas Gustafson medverkat.

Mattias Viklund
Generaldirektör
Statens väg- och transportforskningsinstitut, VTI

Referenser

- [1] *Environmental Noise Guidelines for the European Region*, World Health Organization Regional Office for Europe, 2018.
- [2] Öhrström, E., Skånberg, A., Svensson, H., Gidlöf-Gunnarsson, A. *Effects of road traffic noise and the benefit of access to quietness*, Journal of Sound and Vibration, Volume 295, Issues 1–2, Pp 40-59, 2006.
- [3] Eriksson, C., Pershagen, G. *Boverksuppdrag: Hälsokonsekvenser av att ta bort kravet på tillgång till ljuddämpad sida för bullerutsatta bostäder*, Institutet för Miljömedicin vid Karolinska Institutet, Stockholm 2025-12-19