

## Trafikbuller är inte förenligt med god byggd miljö

**Björn Hellström och Catharina Dyrssen negligerar att bullermålen är satta av hälsoskäl menar Tor Kihlman från projektprogrammet Ljudlandskap för bättre hälsa.**

I decembernumret 2004 av Arkitekten polemiserar Björn Hellström och Catharina Dyrssen mot de bullerriktvärden för trafikbuller som varit det långsiktiga - men svåruppnåeliga - målet i Sverige sedan drygt 30 år. De vänder sig även mot Boverkets bedömning i sin redovisning av ett regeringsuppdrag som kom hösten 2004, "Tillämpning av riktvärden för trafikbuller vid planering för och byggande av bostäder" liksom mot det EU-direktiv som kom 2002. De negligerar helt att målen är satta för människors hälsa och välbefinnandes skull. Man kan inte tala om hållbar stadsutveckling om det bullrar så att en hög andel av de boende är starkt störda! Det är faktiskt inte förenligt med målet god bebyggd miljö att planera och bygga bostäder som omgärdas av starkt störande trafikbuller på alla sidor, så som det blir om man till exempel bygger punkthus i starkt utsatta trafikmiljöer.

Det långsiktiga målet om en högsta ekvivalentnivå om 55 dB vid bostäder formulerades ursprungligen på 60-talet. Det var redan från början en kompromiss - 55 dB som medelnivå för dygn utanför alla bostadens fönster är ingen god miljö. En rätt hög andel av boende är starkt störda, samtal utomhus blir maskerade, många som skulle vilja sova med öppet fönster kan inte göra det. Vid 55 dB trafikbuller och däröver är ljudmiljön i staden rätt ointressant. Det är inte sorlet från människor som märks. Inte heller rösterna från barn på lekplatser. Ännu mindre kuttrande stadsduvor. Det man hör är trafikbullret.

Även EU-direktivet har tillkommit av hänsyn till människors hälsa. Det har som mål att "förhindra, förebygga eller minska skadliga effekter, inbegripet störningar, på grund av exponering för omgivningsbuller". Det är emellertid en missuppfattning att detta direktiv innehåller gränsvärden. Det gör det inte. Den frågan anförtros medlemsländerna.

När 55dB-målet sattes räknade vi med att bilarna skulle bli betydligt tystare under pressen av rimliga miljökrav. Detta hade varit fullt möjligt, men tyvärr blev det inte så. Marknaden har prioriterat allt häftigare bilar med allt bredare och bullrigare däck i stället för mer miljöanpassade. Marknadskrafterna styr inte alltid mot bra lösningar i ett vidare perspektiv! Under de senaste tre decennierna har bilarna blivit bara någon enstaka dB tystare i vanlig trafik; den obetydliga bullerminskningen vid källan äts mer än väl upp av bullerökningen orsakad av trafikökningen och alla prognoser tyder på fortsatt trafiktillväxt. Det är bara invändigt som bilarna blivit klart tystare. 55 dB-målet ter sig tyvärr mer avlägset idag än då det sattes.

Nu är det bilarnas externbuller det är fel på och det är detta som ska bekämpas, inte målet en god bebyggd miljö. Författarnas angrepps-sätt är defensivt och oförenligt med en långsiktigt hållbar utveckling. Genom att hålla hårt på bullermålet för en god bebyggd miljö sätter man press på många aktörer (politiker, byggare, bilindustri) att åstadkomma lösningar som möjliggör en kombination av effektiva kommunikationer, boende i storstadsmiljö och en hälsosam livsmiljö.

Trafikbullret varierar kraftigt inom staden. Vi har ett ljudlandskap med alltför många och höga berg men en hel del behagliga dalar. Detta kan och bör utnyttjas och så sker i stor utsträckning. Boverkets redovisning av ovannämnda regeringsuppdrag syftar till att ge anvisningar om hur det kan göras utan att bullerstörningarna ska bli större än vad som accepterades när 55 dB-målet sattes.

I motsats till vad Hellström och Dyrssen hävdar så innebär detta ingen skärpning av det gamla målet. Om bostäderna har tillgång till en "tyst sida", med bullret från trafik och ventilation under 45 dB, kan man acceptera en högre nivå än 55 dB på den bullerexponerade sidan. Tillämpningen begränsar förvisso de arkitektoniska möjligheterna, men omöjliggör inte spännande lösningar i en förtätad stadsbygd.

Inom Mistraprogrammet Ljudlandskap för bättre hälsa [www.soundscape.nu](http://www.soundscape.nu) har det kommit fram åtskillig ny kunskap för bedömning av det varierande ljudlandskapet. Denna kunskap har Boverket kunnat utnyttja. Dess rapport bygger på ett bra vetenskapligt underlag. Inom forskningsprogrammet arbetar, på något längre sikt, en av forskargrupperna under ledning av Birgitta Berglund med att med psykoakustiska metoder värdera olika ljudmiljöer i staden med andra mått än bara ljudnivån i dB; en forskning i en riktning som Hellström et al efterlyser. Men positivt upplevda ljudlandskap har hittills inte stått att finna i bostadsmiljön om trafikbullret är högre än dagens riktvärden. Det helhetsperspektiv på ljudproblematiken som Hellström et al efterlyser är viktigt, men för att de kvalitetshöjande ljuden i den urbana ljudmiljön som efterlyses ska bli hörbara krävs först att trafikbullret generellt hamnar på en betydligt lägre nivå än i dag. Ljudformgivning som efterlyses blir inte aktuell förrän man kommit ner en bra bit under 55 dB.

Väghållare och kommuner har ett stort ansvar för att minska bullrets negativa effekter genom att använda tysta vägbeläggningar, ställa ambitiösa krav på kollektivtrafikens fordon, utforma trafiksystemet klokt och bebyggelsen så att ljudlandskapen blir tillfredsställande.

*Tor Kihlman,  
projektgruppen för forskningsprogrammet Ljudlandskap för bättre hälsa*