

Göteborg 20241004

Angående uppdraget att föreslå lättnader på byggkraven för studentbostäder, rapport 2024:9

Chalmers tekniska högskola har, med stor oro, tagit del av utredningen om föreslagna lättnader på byggkraven för studentbostäder.

Sammanfattande ståndpunkter avseende tillgänglighet och användbarhet

Chalmers bifaller förslaget att sänka kravet på tillgängliga badrum till att bara omfatta 20 % av nyproducerade studentbostäder.

Chalmers menar att andelen tillgängliga bostäder i om- och tillbyggnadsprojekt skulle kunna beräknas på det totala antalet bostäder i projektet, alltså även de redan befintliga bostäderna.

Chalmers avstyrker förslaget att undanta funktionerna matlagning och måltid från kraven på tillgänglighet. Chalmers anser att de illustrerade exemplen på nya studentbostäder som finns i utredningen inte uppfyller minimikraven på en god bostad.

Skälen för Chalmers ståndpunkt

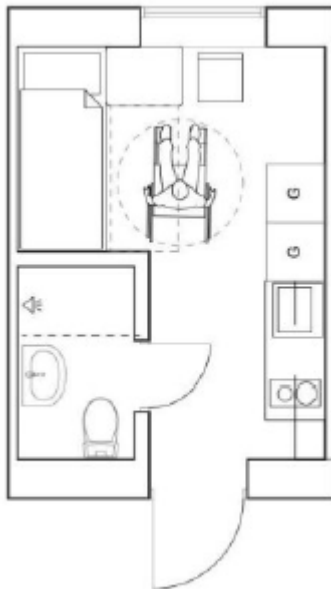
Från slutet av andra världskriget, när vi införde den generella statliga bostadspolitiken, fram till millennieskiftet hade vi en i princip obruten ökning av bostadsstandarden i Sverige, avseende till exempel bostadsyta, utrustningsstandard, energieffektivitet, och tillgänglighet. Det är vår bestämda uppfattning att denna standardhöjning till stor del drivits fram av ett progressivt regelverk, där lagstiftaren haft en tydlig vision om lägsta godtagbara standard för en svensk bostad. Regelverket, i kombination med statliga låneregler, växte i komplexitet, detaljering och omfattning fram till mitten av 1980-talet, när man inledde en lång process av gradvis avreglering. Detta har fortsatt under 2000-talet, och det är främst smålägenheter som fått ta konsekvenserna. Enrumslägenheter i Stockholm har blivit 44 % mindre i genomsnitt sedan millennieskiftet, från 48 kvm till 27 kvm. Lättnaderna som föreslogs 2013 innebar att vi idag kan bygga enkelsidiga norrvända studentlägenheter på bullerstörda tomter, med tveksamma dagsljusqualiteter i den egna bostaden, och bara indirekt dagsljus i eventuella gemensamma rum. Det är miljöer som hade varit omöjliga att exploatera för bostadskonsumenter som kan göra fria val. Denna regelförenkling sker med slentrianmässiga och oprecisa argument om att reglerna förhindrar kreativitet, och att staten inte behöver ha någon uppfattning om bostadsqualität. Det lämnar man till marknaden att tolka och leverera. Inom CBA ställer vi oss ytterst kritiska till den här utvecklingen, och det är mot den bakgrunden vi läser det nya förslaget.

Med detta sagt är vi ändå försiktigt positiva till den föreslagna principen att endast 20 % av nya studentlägenheter behöver vara fullt tillgängliga. Studentbostäder är en tydligt definierad typ av kategoribostäder, avsedda att bebos under en begränsad tid, av huvudsakligen yngre personer med begränsad ekonomi. Alla åtgärder som gör det möjligt att bygga yteffektiva och ekonomiskt överkomliga bostäder är därför av godo. I en liten studentbostad utgör den extra ytan som krävs för ett tillgängligt badrum en relativt stor andel av bostadsytan. Vi menar att

det därför kan vara rimligt att undanta en viss andel av nyproduktionen från kraven på full tillgänglighet.

Som en följd av detta är vi tveksamma till skrivningarna angående ändring av byggnad. Som vi läser förslaget ska kraven gälla enbart den ändrade delen. Om man kompletterar ett befintligt projekt (till exempel genom påbyggnad, eller ombyggnad av intilliggande byggnad) menar vi att det kunde vara tillåtet att betrakta detta som en helhet. Om bostäderna i den befintliga delen redan är tillgängliga skulle man kunna räkna in dem, och därmed få en större frihet i de tillkommande bostäderna, sålänge (exempelvis) 20 % av det totala antalet bostäder är tillgängliga.

Detta kräver dock att nivån för besökstillgänglighet är god i hela beståndet. Vi ställer oss därför mycket kritiska till förslaget att INTE kräva att yta för matlagning och måltid skall vara tillgänglig i samtliga bostäder. Att laga mat och äta tillsammans är en av de vanligaste sociala aktiviteterna vi gör tillsammans. Tillgänglighetsmåttet säkerställer en minsta friyta framför köksinredningen och en rimlig yta för matplats, som är av godo även för studenter med full rörlighet. Vi delar inte utrednings uppfattning att det är tillräckligt att sovplats och yta för samvaro är tillgänglig. Illustrationerna med planlösningsexempel i figur 1 och 2 visar tydligt konsekvenserna av förslaget, men vi menar att de extremt ytkrympta bostäderna i figur 2 är dåliga i alla avseenden, inte bara avseende tillgänglighet. De 13 kvadratmeter stora "studentbostäderna" som illustreras i förslaget hade varit dåliga redan om de hade varit individuella rum i en korridorlösning, med tillgång till gemensamma ytor för måltider och umgänge. Att på allvar mena att den här ytan ska tillgodose alla grundläggande behov menar vi är en generell standardsänkning för alla boende, oavsett tillgänglighetsfrågan. Man refererar i texten till det finska regelverket, men uppmärksammar inte att man där har ett krav som säger att en enskild bostad skall vara minst 20 kvadratmeter, men att en studentbostad kan vara 16 kvadratmeter om det finns gemensamma vistelseutrymmen i samma byggnad.



Utredningens förslag på en "studentbostad" på 13 kvadratmeter, utan tillgång till andra gemensamma ytor

Chalmers menar att kategoribostäder av den här typen, med så begränsade generella bostadskvaliteter, är dåliga redan från början, saknar långsiktig hållbarhet, och är i princip omöjliga att konvertera till någon annan användning i framtiden.

Sammanfattande punkter gällande förslag om ändring i trafikbullerförordningen

Chalmers avstyrker förslaget om ändring som innebär att varje enskild bostad i bullerutsatt läge inte längre skulle behöva ha rum vända mot en ljuddämpad sida.

Vikten av att bostäder har en sådan bullerskyddad sida när de byggs i de mest bullerutsatta miljöerna har påvisats i flertalet studier och det finns vetenskaplig evidens för dess positiva betydelse för människors hälsa och boendemiljö.

Skälen för Chalmers ståndpunkt

Samhällsbuller utgör ett betydande problem för folkhälsan (dominerat av buller från vägtrafik) och trenden är inte positiv. Detta bekräftas exempelvis av Folkhälsomyndigheten när de sammanfattar miljöhälsoenkäten från 2023. De beskriver att en av de miljöexponeringar som påverkar flest människor är buller, som kan orsaka sömnstörningar, vilket i sin tur kan ge upphov till allvarliga effekter, t.ex. hjärt- och kärlsjukdom, och att problemet inte har en positiv trend [1]. Enkätdata visar att nästan en av tio dagligen eller varje vecka får sin sömn störd av trafikbuller [1]. (I detta sammanhang bör det påpekas att även om vi byter till eldrivna vägfordon kommer bulleremissionen till huvudsaklig del att kvarstå då personbilers bulleremission domineras av däck-vägbana förutom vid låga hastigheter, upp till cirka 30 km/h [2].)

Att bostäder har en bullerskyddad sida när de byggs i de mest bullerutsatta miljöerna har varit del av svenska regelverk sedan 1970-talet. Efter utredning 1966–67 publiceras den s.k. ”Trafikbullerutredningen”, TBU, SOU 1974:60, där man anger att upp till 65 dBA är acceptabelt på exponerad sida om det kombineras med högst 55 dBA för minst hälften av bostadsrummen i varje lägenhet. Detta införs bl.a. i Stockholm på 1970-talet och de 55 dBA ekvivalent ljudnivå blir del av nationellt regelverk 1997 i och med proposition 1996/97:53. Under det senaste årtiondet har Trafikbullerförordningen (Förordning 2015:216 om trafikbuller vid bostadsbyggnader) inneburit lättnader i bullerkraven, t.ex. att små lägenheter tillåts upp till 65 dBA och att större lägenheter kan byggas där det är hur bullrigt som helst, men där en förutsättning är att varje lägenhet har minst hälften av bostadsrummen på ljuddämpad sida med en nivå på högst 55 dBA. En sådan bullerskyddad sida har alltså utgjort en underliggande ”lågstanivå” för våra regelverk genom många årtionden.

Över tid har flertalet studier påvisat betydelsen av att ha en ljuddämpad sida (t.ex. [3-7]). Till skillnad från Boverkets rapport menar vi att den vetenskapliga evidensen för den positiva betydelsen av bullerskyddad sida för människors hälsa och boendemiljö är betydande, inklusive i internationella studier [8–12]. Även våra nordiska grannländer Danmark och Norge har liknande regler med krav på bulleranpassning i form av bostadsrum mot skyddad sida [13]. Därtill är de trafikbullernivåer som tillåts utomhus vid bostäder i Sverige bland de högsta i Europa [14].

Dessutom bedöms Boverkets förslag om ändring i trafikbullerförordningen hamna utanför deras uppdrag då ändringsförslagen enbart berör större lägenheter.

I tjänsten Kaj Granath, CBA (avseende tillgänglighet och användbarhet)
Jens Forssén (avseende buller)

Referenser

- [1] Folkhälsomyndigheten, "Allt fler störs av buller och dålig inomhusmiljö". [Online]. Tillgänglig vid: <https://www.folkhalsomyndigheten.se/nyheter-och-press/nyhetsarkiv/2024/april/allt-fler-stors-av-buller-och-dalig-inomhusmiljo/>. [Åtkomstdatum: 12-aug-2024].
- [2] M. Ögren, P. Molnár, och L. Barregard, "Road traffic noise abatement scenarios in Gothenburg 2015 – 2035", *Environ. Res.*, vol. 164, s. 516–521, juli 2018.
- [3] A. Gidlöf-Gunnarsson m.fl., "Ljudlandskap för bättre hälsa. Resultat och slutsatser från ett multidisciplinärt forskningsprogram", 2008.
- [4] SOU: 1993, 'Handlingsplan mot buller: Betänkande av Utredningen för en handlingsplan mot buller'. SOU 1993:65, Statens offentliga utredningar, Miljö- och naturresursdepartementet, Stockholm, Sweden.
- [5] Länsstyrelsen i Stockholm (2006) Trafikbuller och planering 3: ljudkvalitetspoäng. Stockholm: Länsstyrelsen, Miljöförvaltningen & Stadsbyggnadskontoret.
- [6] Länsstyrelsen i Stockholm (2012) Trafikbuller och planering 4. Stockholm: Länsstyrelsen, Miljöförvaltningen & Stadsbyggnadskontoret.
- [7] Länsstyrelsen i Stockholm (2016) Trafikbuller och planering 5. Stockholm: Länsstyrelsen, Miljöförvaltningen & Stadsbyggnadskontoret.
- [8] E. Öhrström, A. Skånberg, H. Svensson, och A. Gidlöf-Gunnarsson, "Effects of road traffic noise and the benefit of access to quietness", *J. Sound Vib.*, vol. 295, nr 1–2, s. 40–59, aug. 2006.
- [9] Y. de Kluizenaar, S. A. Janssen, H. Vos, E. M. Salomons, H. Zhou, och F. van den Berg, "Road traffic noise and annoyance: A quantification of the effect of quiet side exposure at dwellings", *Int. J. Environ. Res. Public Health*, vol. 10, nr 6, s. 22582270, 2013.
- [10] M. Brink m.fl., "A survey on exposure-response relationships for road, rail, and aircraft noise annoyance: Differences between continuous and intermittent noise", *Environ. Int.*, vol. 125, s. 277–290, apr. 2019.
- [11] WHO, "Environmental Noise Guidelines for the European Region", 2018.
- [12] S. Eggers m.fl., "FAMOS Final Report", 2022.
- [13] Boverket, "Buller och bostads-byggnade (2017:13)", 2017.
- [14] European Environment Agency, "Environmental noise in Europe – 2020", 2019.