

2026-09-07

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
LI2026/000657

Svar på remiss – Uppdrag att föreslå ändringar i trafikbullerförordningen

Sammanfattning

White arkitekter anser att trafikbullerförordningen inte bör ändras enligt Boverkets förslag. White arkitekter menar att en sådan ändring inte kommer att förenkla detaljplaneprocessen i enlighet med syftet med uppdraget. Det kan dessutom befaras medföra negativa hälsokonsekvenser för boende och resultera i mindre attraktiva stadsmiljöer.

Bostadsrummens orientering mot ljuddämpad sida

Vi delar Boverkets ambition att förenkla detaljplaneprocessen och att skapa större flexibilitet i bostadsutformningen i bullerutsatta lägen. Samtidigt ser vi betydande risker med den nya lydelsen. Främst för att man tar bort kravet på att minst hälften av bostadsrummen i varje bostad ska vara vända mot en ljuddämpad sida.

Såsom den föreslagna lydelsen av 4 § är formulerad, uppfattar vi att den här regleringen förutsätter att byggnaden har minst en ljuddämpad fasadsida som skapar förutsättningar för en god utemiljö i anslutning till byggnaden. Förslaget säkerställer däremot inte att varje enskild bostad, eller dess bostadsrum, får en faktisk koppling till den ljuddämpade sidan. Av Boverkets förslag går det inte heller att utläsa konsekvensen, alltså hur stor andel av bostäderna som kommer få tillgång eller inte tillgång till en ljuddämpad sida. Vi ser en risk att det med denna föreslagna lydelse kommer byggas en större andel enkelsidiga bostäder där samtliga bostadsrum är vända mot en fasad där riktvärdet enligt 3 § överskrids, jämfört med idag.

Detta innebär enligt vår bedömning en risk för att fler boende exponeras för höga trafikbullernivåer i bostaden och i den direkta närmiljön. Risken är särskilt relevant för hushåll som vistas mycket i bostaden, exempelvis barnfamiljer, äldre och personer som arbetar hemifrån. Boverket redovisar också att det inte kan uteslutas att förslaget kan möjliggöra lokalisering av bostadshus i mer bullerutsatta miljöer än vad dagens regler medger. Vidare konstateras att bostäder utan tillgång till bullerdämpad sida kan innebära ökade risker för bland annat sömnstörningar, långvarig exponering och exponering för lågfrekvent buller.

London
Oslo
Stuttgart
Stockholm
Göteborg
Malmö
Halmstad
Linköping
Umeå
Uppsala
Västerås
Örebro

Vi anser därför att den fortsatta beredningen bör säkerställa att förenklingen av detaljplaneprocessen inte sker på bekostnad av bostädernas långsiktiga ljudkvalitet. En ljuddämpad sida bör inte förstås som en kvalitet på byggnadsnivå, utan vara en reell kvalitet för boende i byggnadens alla lägenheter.

Tydlighet och förutsebarhet i den föreslagna lydelsen

Vi ser ett behov av att den föreslagna bestämmelsen förtydligas innan den kan tillämpas på ett likvärdigt och förutsebart sätt. Boverket framhåller att förslaget ska göra regelverket mer konsekvent och lättare att tillämpa. I sin nuvarande form riskerar dock den nya lydelsen att skapa betydande tolkningsutrymme, vilket kan leda till skilda bedömningar mellan olika aktörer. Det gäller särskilt formuleringarna "vid hela fasaden" och "bör i första hand en längre sida väljas" i den föreslagna 4 §. Dessutom är begreppet *byggnad* svårt att definiera i skrivelsen. Utgör ett helt kvarter en byggnad eller är varje trapphus en byggnad? Mängden lägenheter som kan placeras i bullerutsatt läge blir väsensskild om formuleringen avser en ljuddämpad sida per trapphus eller per kvarter.

Av författningskommentaren framgår att riktvärdena ska klaras vid varje del av den fasad som avses vara ljuddämpad och att avsikten är att lokala tekniska åtgärder, såsom inglasningar eller balkongåtgärder, inte ska kunna användas för att uppfylla kravet. Det anges även att kravet ska följas vid hela fasaden och, enligt analysen, för samtliga våningsplan. Rapporten definierar däremot inte hur en fasad ska avgränsas och bedömas vid exempelvis indrag, hörn, vinkelbyggnader, gårdsfasader eller byggnadsdelar med olika höjd. Inte heller anges någon särskild metod för beräkningspunkter, höjder eller redovisning av variationer längs fasaden.

Vi bedömer därför att förslaget behöver kompletteras med tydlig tillämpningsvägledning eller författningsmotiv. Vägledningen bör bland annat klargöra:

- hur en ljuddämpad fasad ska avgränsas vid komplexa byggnadsgeometrier,
- hur ljudnivåer ska redovisas längs fasadens hela utsträckning,
- hur uttrycket "hela fasaden" förhåller sig till öppningar, indrag, balkonger och andra byggnadsdelar,
- vilka förutsättningar som krävs för att en kortare sida ska kunna väljas i stället för en längre sida,
- hur den ljuddämpade sidan ska bedömas i relation till kravet på förutsättningar för en god utemiljö i anslutning till byggnaden.

Formuleringen "i första hand en längre sida" är särskilt viktig att precisera. Den ger välbehövlig flexibilitet för exempelvis kringbyggda gårdar och komplexa stadsstrukturer, vilket också anges i författningskommentaren. Samtidigt bör

undantag från principen om längre sida kräva en tydlig och projektspecifik motivering. Annars finns en risk att en begränsad eller kort fasad väljs som ljuddämpad sida, utan att den ger en tillräckligt stor eller funktionell ljuddämpad miljö för byggnadens boende.

En otydlig reglering riskerar att motverka förslagets uttalade syfte. I stället för färre utrednings- och tolkningsfrågor kan den leda till mer omfattande bullerutredningar, osäkerhet i planprocessen och senare omtag i projektering och lovprövning.

Förslaget kan även få konsekvenser för byggnaders typologi och för möjligheten att skapa attraktiva och trygga stadsmiljöer längs trafikexponerade gator och vägar. Om kravet på en ljuddämpad sida i praktiken tolkas som att en lång och sammanhängande fasad måste avskärmas från buller, kan det gynna långa eller ensartade byggnadsvolymer. Dessa bidrar nödvändigtvis inte till en attraktiv stadsmiljö för gående och cyklister där kvartersmåttén bör hållas nere i enlighet med FN Globala mål "hållbara städer och samhällen". Förslaget kan därmed begränsa möjligheten att pröva andra bebyggelsestrukturer och försvåra variation i hushöjder, volymer, öppningar och kopplingar mellan gata, gård och omgivande stadsrum.

En sådan effekt skulle kunna stå i konflikt med ambitionen om ett mer differentierat bostadsutbud. Den riskerar också att motverka miljökvalitetsmålet *God bebyggd miljö*, där hållbar bebyggelsestruktur och god vardagsmiljö är viktiga preciseringar. Vi anser därför att den fortsatta beredningen bör analysera förslagets konsekvenser för bebyggelsestruktur, arkitektonisk variation och stadsrummets kvalitet – inte enbart för planprocessens handläggning, bullerexponering och byggkostnader.

En tillämpning bör möjliggöra projektspecifika lösningar där den samlade ljudmiljön, både inomhus och utomhus, bostädernas kvalitet och platsens förutsättningar att skapa attraktiv stadsmiljö vägs samman. Det är särskilt viktigt i täta, kollektivtrafiknära lägen där bostadsutveckling ofta behöver förenas med kvalitativa och fungerande offentliga rum, aktiva bottenvåningar, god orienterbarhet och tillgång till grönska och rekreation.

Möjlighet till utveckling i kollektivtrafiknära och urbana lägen

Vi ser samtidigt ett behov av att i vissa lägen kunna möjliggöra bostadsbyggande trots högre trafikbullernivåer än vad som normalt bör accepteras. En sådan möjlighet bör dock förutsätta att en samlad bedömning visar att platsen och projektet kan erbjuda goda, långsiktigt hållbara boendekvaliteter. Det kan exempelvis handla om centrala eller kollektivtrafiknära lägen med god tillgång till service, gång- och cykelinfrastruktur, grönområden, rekreativa miljöer och andra tysta eller ljuddämpade vistelsemiljöer. I sådana lägen kan bostadsbyggande bidra

till en hållbar bebyggelsestruktur, bättre nyttjande av befintlig infrastruktur och ett mer varierat bostadsutbud.

I den internationella utblicken redovisas exempel från andra nordiska länder där trafikbuller hanteras på en mer strategisk och platsbaserad nivå. Där utgår regleringen i högre grad från olika bullerzoner och från de specifika förutsättningarna på platsen, snarare än från detaljerade krav på bostädernas invändiga utformning. Vi ser positivt på en sådan inriktning och välkomnar en fortsatt översyn av hur trafikbuller kan hanteras genom tydliga, differentierade och platsanpassade kriterier.

Anna Edblom
Arkitekt. Partner
Utvecklingsansvarig stadsbyggnad

anna.edblom@white.se



Anna-Johanna Klasander
Arkitekt. Partner
Forsknings- och utvecklingschef

anna-johanna.klasander@white.se

I beredningen av yttrandet har planarkitekt Emelie Resvik medverkat.