

Ärendenummer
TRV 2021/7084

Dokumentdatum
2021-03-29

Beslutat av
Marie Hagberg

Motpartens ärendenummer
2747/2019

Boverket

Yttrande avseende förslag till Boverkets föreskrifter om skydd mot buller i byggnader

Beslut

Trafikverket avger yttrande i enlighet med bilaga 1 Svarsfil till remiss, dnr: 2747/2019, samt bilaga 2 Generella synpunkter.

Bakgrund

Boverket har i det remitterade förslaget överfört reglerna om skydd mot buller i byggnader till en ny regelmodell för bygg- och konstruktionsregler.

I dag finns reglerna om skydd mot buller i avsnitt 7 i Boverkets byggregler (2011:6) – föreskrifter och allmänna råd (BBR). Boverkets avsikt är att avsnitt 7 BBR ska upphävas och ersättas av de nu föreslagna föreskrifterna, vilka inte längre kommer att innehålla allmänna råd. Vissa delar av nu gällande allmänna råd har omarbetats till föreskriftstext. Avsikten är att kravnivåerna i de nya föreslagna föreskrifterna om skydd mot buller i byggnader inte ska förändras i sak jämfört med gällande regler.

Föredragande och samråd

Föredragande har varit Ingegerd Johansson, Transportkvalitet, Enhet Hälsa.

Samråd har skett med Nationell Planering genom Lina Sandberg, Investering genom Maria Kallvi och Per Högner, Stora Projekt genom Peter Lindqvist, samt med sakkunniga buller Karin Blidberg och Lars Dahlbom på Enhet Hälsa.

Marie Hagberg

Bilaga 1. Svarsfil till remiss, dnr: 2747/2019

Svar mailas till remiss@boverket.se

Datum

2021-04-06

Remisslämnare

Trafikverket

Organisation

Trafikverket Planering, Transportkvalitet

Kontaktperson

Ingegerd Johansson

E-postadress

ingegerd.johansson@trafikverket.se;
trafikverket@trafikverket.se

Adress

Ärendemottagningen, Box 810, 781 28 Borlänge

Remissvar

(sätt kryss i vald ruta)

Avstår

☐

Tillstyrker utan kommentar

☐

Tillstyrker med kommentar

☒

Avstyrker med motivering

☐

Föreskrift §	Konsekvens- utredning (sida)	Kommentar/Motivering	Ert förslag till ändring
1:3		Även om avvikelser inte ska godkännas av byggnadsnämnden så är det viktigt att nämnden får kännedom om vilka avvikelser som avses göras, så att den ges möjlighet att reagera om de inte kan anses följa principerna om mindre avvikelser vid särskilda skäl. Vägledning kring dessa avvägningar är viktig.	Det bör krävas att avvikelser och motiven för dem ska redovisas till nämnden inför startbesked. Vägledning är viktig.
1:4		"Ändring" är ett centralt begrepp i föreskriften och det vore värdefullt för förståelsen av föreskriften att det även här finns en definition av detta.	Lägg gärna in definition av ändring enligt PBL i definitionslistan.
1:5		Ekvivalenta nivåer för andra yttre källor än trafik bör harmoniseras med vägledning från andra myndigheter avseende tiden för medelvärdesbildningen, se vidare Bilaga 2.	Tillägg om att ekvivalent nivå bestäms för minst en timme för andra yttre källor än trafik.
1:5 och/eller 2:1		Definition av bostad saknas i PBL, och det finns gränsdragningsproblem. Som exempel kan vistelse i vårdlokaler ibland innebära vistelse under bostadsliknande former, likaså olika typer av behandlingshem.	Definiera bostäder eller utveckla vad som är kriterier för att regler för bostäder ska gälla, i 2:1.
1:7, 1:9 m.fl.		Begreppen fackmässigt och vedertaget beskrivs i konsekvensutredningen, och en motsvarande beskrivning behöver även införlivas i kommande vägledning.	Vägledning är viktig.
1:11-15		Kontroller bör ske såväl under projektering/utförande (1:12-14) och i den färdiga byggnaden (1:15). Ordet "eller" i paragraf 11 innebär att kontroll kan utföras enbart i den färdiga byggnaden, vilket kan innebära en risk för att felaktigt underlag, material eller utförande upptäcks "för sent".	Omformulera 1:11 så att det alltid ställs krav på kontroll även under projektering/utförande.
1:16		Kravet på bullerskyddsdokumentation är en positiv nyhet. Det behöver dock säkerställas att den finns tillgänglig för andra än byggherre/fastighetsägare, t.ex. vid tillsyn eller bedömning av åtgärdsbehov vid förändrade förutsättningar.	Krav bör ställas att bullerskyddsdokumentation inlämnas till byggnadsnämnden, åtminstone vid åtgärd som kräver bygglov eller bygganmälan.
2:2		För skolor och förskolor bör specifika kravnivåer anges, då de riktar sig till barn och unga. Ett annat skäl är att det inte är ovanligt att byggnader som tidigare hyst annan verksamhet tas i bruk för skol- eller förskoleändamål, och en tydlig kravnivå ger då värdefullt stöd för att bedöma behov av kompletterande	Kraven för skola och förskola bör förtydligas med specifika nivåer motsvarande de hänvisningar som ges i nuvarande BBR kap 7. Även för övriga lokaltyper som omfattas av FoHMF 2014:13, bör specifika nivåer anges.

		bullerskydd. Lokaler för skola och förskola prioriteras även vid tillämpning av miljöbalken, då Folkhälsomyndighetens allmänna råd om buller inomhus, FoHMFS 2014:13 gäller även sådana lokaler. Se vidare Bilaga 2, om tillämpningsområde för Folkhälsomyndighetens riktvärden.	
2:8		Bestämmelsen bör avse vägtrafik och spårburen trafik. Harmonisering med riktvärden för flygbuller vid bostadsbyggnader bör ske. Se vidare Bilaga 2.	
2:8		Krav avseende högsta tillåtna maximala ljudnivå från trafik bör ses över. Se vidare Bilaga 2.	
2:8		Harmonisering bör ske med Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader så att man beaktar framtida trafik. Se vidare Bilaga 2.	
2:9		Trafikverket välkomnar den föreslagna ändringen, som innebär samma nivåer som de riktvärden för lågfrekvent buller som tillämpas vid bedömning enligt miljöbalken. Även för lågfrekvent buller behöver det anges tydligare vilken tidsperiod som ska tillämpas för medelvärdesbildning, se vidare Bilaga 2.	
3:5-7		Inga direkta synpunkter på avsnittet. Vi ställer oss dock frågande till att införliva dessa bestämmelser i en föreskrift som specifikt handlar om skydd mot buller, eftersom de väl ska gälla generellt vid alla ändringar av en byggnad.	

Vid behov, infoga ytterligare rader ovan

Bilaga 2. Generella synpunkter

Nedanstående synpunkter är sådana som Trafikverket anser viktiga att beakta, men där vi avstår från att förorda om de lämpligast tas om hand i föreskriftens definitionslista, specifika paragrafer eller i tabeller med kravnivåer. I vissa fall kan det även vara ändamålsenligt att utveckla denna typ av frågor i tillämpningsvägledning, förutsatt att denna vägledning antingen utföras som Allmänna Råd eller på annat sätt ges tillräcklig tyngd för att alla parter ska känna sig trygga i att tillämpning och metodik är hållbara vid en framtida bedömning.

1. Harmonisering med annat regelverk och annan vägledning

En utökad harmonisering bör ske med andra regelverk och annan vägledning inom bullerområdet. Nedan anges några områden där ett sådant behov har identifierats.

Hänsyn till framtida trafik

I 8§ Förordningen (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader, anges att hänsyn ska tas till framtida trafik som har betydelse för bullersituationen. En sådan hänsyn behöver också tas vid projektering av bullerskydd för nya byggnader, vilket bör tydliggöras i föreskriften.

Buller från flygtrafik

I förslaget till föreskrift saknas särskilda kravnivåer för buller inomhus vad avser flygtrafik. Föreslagna kravnivåer gäller generellt för "trafik". Krav på inomhusnivåer avseende flygtrafik bör harmoniseras med den utformning av riktvärden som anges i trafikbullerförordningen, vad avser antal tillåtna överskridanden av maxbullernivåer.

Tidsperiod för ekvivalenta ljudnivåer från yttre källor

I Boverkets och Naturvårdsverkets vägledning om buller från industrier och liknande verksamheter anges att man vid källor som har varierande ljudnivåer bestämmer ekvivalent ljudnivå för minst en timme. Även Folkhälsomyndigheten ansluter sig till denna tillämpning kring buller inomhus från andra yttre källor än trafikbuller, då man i sin vägledning för tillämpning av de allmänna hänvisar till mätmetod SP rapport 2015:2 där det framgår att mätvärdet ska motsvara ett representativt medelvärde för ljudet under den timme då det låter som mest. Detta synsätt behöver införlivas i förslaget, såväl vad avser A-vägt buller som lågfrekvent buller. Jämför Boverkets vägledning för buller från industriell verksamhet; "I de fall den bullrande verksamheten endast pågår en del av någon av tidsperioderna ovan, eller om ljudnivån från verksamheten varierar mycket, bör den ekvivalenta ljudnivån bestämmas för den tid då den bullrande verksamheten pågår. Dock bör den ekvivalenta ljudnivån bestämmas för minst en timme, även vid kortare händelser."

Maximala ljudnivåer från väg- och järnvägstrafik

Inom den nationella bullersamordningen, där en rad centrala myndigheter har arbetat med att komma överens om definitioner och tillämpningsfrågor, har en arbetsgrupp arbetat fram stöd för vägledning för vissa frågor. Där var man överens om att riktvärdet avseende maximala ljudnivåer inomhus ska avse ett värde som får överskridas fem gånger per natt (22-06) och med högst 5 dBA. Trafikverket har därefter arbetat in detta i sina riktvärden för buller inomhus. I Boverkets förslag kvarstår formuleringen att nivån för

maximal ljudnivå inomhus får överskridas fem gånger per natt, med upp till 10 dBA. Maximala ljudnivåer från trafik i nya bostadsbyggnader tillåts alltså uppgå till L_{max} 55 dBA inomhus fem gånger per natt, vilket enligt Trafikverket inte bör anses förenligt med en god boendemiljö.

Tillämpningsområde för Folkhälsomyndighetens riktvärden

Folkhälsomyndighetens allmänna råd om buller inomhus, FoHMF 2014:13, gäller för bostäder men också för lokaler för undervisning, vård eller annat omhändertagande och sovrum i tillfälligt boende.

Lokaler för skola och förskola prioriteras således vid tillämpning av miljöbalken. Det är därför av särskild vikt för verksamhetsutövare att nya verksamheter utformas utifrån en tydlig kravställning.

Detta gäller även övriga lokaler som omfattas av de allmänna råden (lokaler för vård eller annat omhändertagande och sovrum i tillfälligt boende).

2. Hänvisning till standarder

I nu gällande allmänna råd till kapitel 7 i BBR hänvisas i vissa sammanhang till standarder. Eftersom förslaget innebär en renodling till enbart författningstext har Trafikverket förståelse för att hänvisningen till standarder inte behålls. Det är dock fortsatt viktigt att hänvisning till standarder där sådana finns även fortsättningsvis utgör en utgångspunkt för bedömning av vad som är vedertaget i olika sammanhang. De torde vara till stor hjälp för olika aktörer, såväl beställare och utförare som tillsynsmyndigheter, att kunna luta sig mot standarder där så är möjligt. Trafikverket förutsätter att hänvisning till standarder omhändertas i tillämpningsvägledning, så att utredningar och bedömningar blir replikerbara och hållbara vid en framtida granskning. En tydlig vägledning är sannolikt särskilt viktigt när det gäller dimensionering av skydd mot lågfrekvent buller från externa källor, där kunskap och erfarenheter kan vara mindre spridd i branschen.