

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

BREV
2021-02-11

Ärende/Dok. id.
TN 2020-1383

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Handläggare
Gustav Grundfelt
08-686 16 00
gustav.grundfelt@sll.se

Kommuner med SL-spår enligt
sändlista

Buller vid bostadsplanering – information från trafikförvaltningen

Syfte

Trafikförvaltningen vill med detta utskick till berörda kommuner med SL-spår tydliggöra vilka krav som bör ställas på trafikbullerutredningar inför detaljplanering och bygglov i närheten av SL:s spåransläggning. Vidare önskar trafikförvaltningen att ökad kontroll genomförs innan slutbesked meddelas så att det säkerställs att kraven i Boverkets byggregler avseende ljudnivå inomhus från yttre ljudkällor, klaras.

Bakgrund

Kommuner har planmonopol och möjlighet att via plan- och bygglagen styra markanvändningen inom kommunens gränser. Planprocessen för ny bebyggelse är ofta utsträckt över flera år och återkommer ofta i flera skeden med olika detaljeringsgrad. För trafikförvaltningens del, som förvaltare för SL:s spåransläggningar, är det viktigt att utredningarna i plan- och byggskedet för spårnära byggnation görs så utförligt som möjligt och i nära samverkan med avseende på både bebyggelseutveckling och kollektivtrafik.

Sedan förordningen om trafikbuller vid bostadsbyggnader (SFS 2015:216 med ändringar i SFS 2017:359) trädde i kraft 2015 vilar ett stort juridiskt ansvar för trafikbullerutredningars kvalitet på tillståndsgivande kommun samt exploitör. I och med att bostadsbyggnaderna kommer allt närmare SL:s spåransläggningar är det idag ännu viktigare att bullerutredningar och granskningar genomförs. Trafikförvaltningen har noterat att utredningskvaliteten på bullerutredningar tillhörande detaljplaner varierar inom ett brett spektrum. Trafikförvaltningen har även noterat att slutbevis kan meddelas och boende sedan kan flytta in trots att byggaktören inte visat att ljudkraven i Boverkets byggregler klaras.

Det är mycket svårt och kostsamt att i efterhand åtgärda en byggnads skydd mot yttre ljudkällor. Genom miljöbalkens bestämmelser kan krav ställas på AB SL/trafikförvaltningen att åtgärda situationen. Det innebär att det finns stor

Region Stockholm
Trafikförvaltningen
105 73 Stockholm

Leveransadress:
Lindhagensgatan 100
Godsmottagningen
112 51 Stockholm

Telefon: 08-686 16 00
Fax: 08-686 16 06
E-post: registrator.tf@sll.se

Säte: Stockholm
Org.nr: 232100-0016
www.sll.se

risk för tvist kopplat till ansvarsdelning, trots förordningens tydlighet gällande byggaktörens och kommunens ansvar.

Mot bakgrund av ovan vill trafikförvaltningen informera om detta problem och ge förslag på kravställning förkommande trafikbullerutredningar.

Trafikförvaltningen vill även uppmärksamma kommunernas bygglovfunktioner att säkerställa att byggnaden ger ett erforderligt skydd mot yttre ljudkällor innan slutbesked medges och framför allt innan inflyttning sker.

Problembeskrivning

Trafikförvaltningen ser primärt fyra stora brister som återkommande förekommer:

1. **Bristande information i trafikbullerutredningen:** Exempelvis information om fordonstyp, hastighet samt påslag för broar och spårväxlar som räknats med. Följaktligen blir beräkningen svår att kontrollera och felaktigheter svårare att upptäcka.
2. **Avsaknad av påslag för växlar och broar:** I och med den nya trafikbullerförordningen planeras bostäder idag ofta mycket nära SL:s spåranläggningar varför det är extra viktigt att beakta bullerbidraget från exempelvis spårväxlar. Slagljud vid växelpassage ökar bullret och uppfattas som mer störande än rullningsljudet varför växlarna måste beaktas i trafikbullerutredningar. Trafikförvaltningen föreslår att de metoder och korrektioner som finns i nordisk beräkningsmodell (Naturvårdverket rapport 4935, kap 4.2.3) bör användas.
3. **För låga ljudnivåer i trafikbullerutredningar:** Då varken kommun eller länsstyrelse tekniskt granskar ljudnivåerna i en bullerberäkning utan helt förlitar sig på konsulternas resultat, finns risk för att mindre nogräknade akustikkonsulter ser en möjlighet till konkurrensfördelar gentemot de mer seriösa företagen genom att erbjuda sina klienter lägre ljudnivåer. Trafikförvaltningen har noterat ett fåtal akustikkonsulter som vid upprepade tillfällen levererar rapporter med för låga ljudnivåer.
4. **Slutbevis meddelas utan att byggaktören visat att byggnaden klarar kraven i Boverkets byggregler:** Boende kan flytta in i nyproducerade bostäder, trots att det inte är visat att kraven i Boverkets byggregler avseende ljudnivå inomhus klaras. Följden blir att boende börjar klaga på buller och ärendet landar hos kommunens miljö- och hälsoenhet som kan komma att kräva åtgärder av trafikförvaltningen. Trots att det ursprungliga problemet är att byggnadens skydd mot buller

och vibrationer inte är tillräckligt kan det genom bestämmelserna i miljöbalken slutligen bli trafikförvaltningen/SL som riskerar myndighetsingripanden och kostsamma påföljder.

Förslag på kravställning för trafikbullerutredningar

I trafikbullerutredningar som genomförs inför byggnation i anslutning till SL:s spåranläggningar bör följande säkerställas:

- 1) Trafikbullerutredningar baseras på beräknade värden (inte uppmätta värden).
- 2) Beräkning av buller utförs med en vedertagen beräkningsprogramvara (Exempelvis SoundPlan eller CadnaA).
- 3) Beräkning av spårtrafikbuller utförs enligt Naturvårdverket rapport 4935, även kallad "Den nordiska beräkningsmodellen".
- 4) Trafikbullerutredningen redovisas med beräknad dygnsekvivalent ljudnivå samt maximal ljudnivå med tidsvägning FAST.
- 5) Beräkning av buller görs med spårfordonstyp som idag trafikerar spåranläggningen avseende trafiksituationen 2050 (RUF5).
- 6) Trafikbullerutredningen redovisar beräknade frifältskorrigerade fasadnivåer för samtliga fasader och samtliga våningsplan.
- 7) För fall med flera ljudkällor (exempelvis från väg- och spårtrafik), om det inte är uppenbart, beskrivs ljudnivåbidraget från SL:s spårtrafik separat. Detta för att underlätta tillsyn enligt miljöbalken 26 kap 9 a §.
- 8) Beräkning av buller grundas på korrekt spårfordonstyp för respektive bana enligt av trafikförvaltningen rekommenderade ingångsvärden.
- 9) Trafikbullerutredningen redovisar vilka spårfordon samt ingångsvärden som angetts i beräkningen (a- och b-värden). Dessutom anges hastighet, tåglängd per dygn och maximal tåglängd.
- 10) Bullerberäkningen baseras på banans största tillåtna hastighet (STH). En anpassning av hastigheten vid stationer görs inte eftersom den nordiska beräkningsmodellen inte beaktar ökade ljudnivåer vid acceleration och vid inbromsning.
- 11) Trafikbullerutredningen beskriver planerade bostäders effekt på befintliga bostäder, exempelvis att kommande ljudreflexer från en planerad byggnad kan förstärka ljudnivåer vid befintliga bostäder.
- 12) Beräkningarna tar hänsyn till:
 - a) Största tillåtna hastighet (STH)
 - b) Tillägg för spårväxlar (+6 dBA-enheter) och broar
 - c) Reflekerande objekt, exempelvis stödmurar och teknikhus

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

BREV
2021-02-11

Ärende/Dok. id.
TN 2020-1383

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Sammanfattande synpunkter


Trafikförvaltningens huvudsakliga målsättning med detta informationsbrev är att tydliggöra vilka krav som förvaltningen anser måste ställas på trafikbullerutredningar i samband med planläggning och liknande processer. Vi vill också peka på vikten av att ökad kontroll görs innan slutbesked meddelas. Det övergripande syftet är att säkerställa goda boendemiljöer, att minska risker i samband med detaljplaneläggning och exploatering, samt att långsiktigt säkerställa att trafikdriften i SL:s anläggning kan bedrivas på ett resurseffektivt sätt.

Ytterst är det förstås kommunens ansvar att de handlingar – även handlingar som tas fram av externa konsulter – som kommuniceras i samråd, granskning och antagande är korrekta. Trafikförvaltningen bistår gärna med underlag, råd och stöd under planprocessen avseende buller.

Trafikförvaltningen tillämpar redan listade krav på de konsulter som jobbar i uppdrag från trafikförvaltningen. För mer information om hur trafikförvaltningen arbetar med ljud och vibrationer hänvisas till Riktlinjer Buller och Vibrationer:

Länk: <http://www.bullernatverket.se/wp-content/uploads/2021/01/Riktlinjer-Buller-och-vibrationer-R9-1.pdf>

Med vänliga hälsningar



Jens Plambeck
Chef Strategisk utveckling



David Lagneholm
Förvaltningschef

Trafikförvaltningen
Strategisk utveckling

BREV
2021-02-11

Ärende/Dok. id.
TN 2020-1383

Infosäk. klass
K1 (Öppen)

Sändlista:

Botkyrka kommun
Vallentuna kommun
Danderyds kommun
Täby kommun
Österåkers kommun
Nacka stad
Solna stad
Sundbybergs stad
Lidingö stad
Stockholms stad
Huddinge kommun