

Datum  
2013-11-11Dnr/Beteckning  
TSG 2013-1168  
TSL 2013-5359Ert datum  
2013-09-09Er beteckning  
S2013/5977/PBBKopia till  
s.pbb@regeringskansliet.seSocialdepartementet  
s.registrator@regeringskansliet.se

## **Remissvar Samordnade bullerregler för att underlätta bostadsbyggandet och Flygbuller och bostadsbyggande, SOU 2013:57 och SOU 2013:67**

Transportstyrelsen har efter genomgång av rubricerade remisser följande generella synpunkter.

Transportstyrelsen anser att det är positivt att tillämpningen av bullerriktvärden införs i författningstext liksom att bullerregler ensas och att tillsynen enligt miljöbalken kopplas till plan- och bygglagen.

Förslagen i utredningen fokuserar i stor utsträckning på inomhusmiljön. Det finns goda möjligheter att skapa en god ljudmiljö inomhus i bostäder genom isolerande åtgärder. I och med att det föreslås långtgående undantag från riktvärden för buller från vägar och spårvägar så kan det innebära att ljudmiljön utomhus (t.ex. vid uteplats) försämras betydligt eftersom bullret utomhus inte kan avskärmas lika effektivt som inomhus.

Transportstyrelsen har även följande synpunkter.

### **Ljudmiljö inomhus (SOU 2013:57 s 129)**

I punkt 4 i Utgångspunkter framgår att utredningen har fokuserat på att planera och bygga bostäder med en god ljudmiljö inomhus i bullerutsatta miljöer. Utomhusmiljön är inte nämnd och den riskerar snarare att bli sämre än med dagens regler.

### **Buller från luftfart (SOU 2013:67 s 16, 23 – 26 §§)**

Transportstyrelsen stöder förslaget om riktvärden och maximal ljudnivå för luftfarten.

### **Undantag för byggnation vid väg och spårtrafik (SOU 2013:57 s 36, § 7 och 8)**

Utredningen föreslår mycket långtgående undantag från riktvärden för buller för nybyggnation. Kriterierna för undantagen är dock otydliga. Transportstyrelsen ser därför en risk att undantagen på sikt blir ”norm” med risk för ökad ohälsa till följd av ökade bullernivåer utomhus. I betänkandet SOU 1993:65 ”Handlingsplan mot buller”, anges att en god yttre miljö innebär att medelljudnivån understiger 40-45 dBA medan 55 dBA får karakteriseras som en godtagbar nivå.

Ju fler bostäder som byggs nära vägar och/eller spårvägar i områden med höga bullernivåer, desto högre kan den samhällsekonomiska nyttan bli av att göra åtgärder vid källan (förutsatt att värderingskurvorna ser likadana ut). Detta kan innebära kostnader som drabbar transportsektorn genom t.ex. hastighetsänkringar och/eller högre fordonskrav och det kan i sin tur öka kostnaderna för och minska tillgängligheten till transportsystemet för medborgare och företag.

I SOU 2013:57 s 217 Konsekvenser för människors hälsa, anges att ”Bostäder som byggs enligt de föreslagna reglerna bedöms innebära en så liten risk för ökad ohälsa att de är godtagbara.” Detta är inte tydligt motiverat, speciellt med tanke på den föreslagna öppningen att medge undantag för bullernivåer > 65 dBA ekvivalentnivå för väg- och spårtrafik.

Om det ska finnas möjlighet för undantag så anser Transportstyrelsen att det rimligen bör finnas ett tak för höga bullernivåer. Bedömningen av var taket ska sättas överlåter Transportstyrelsen åt Boverket och Socialstyrelsen.

### **Bullerdeklaration (SOU 2013:57 s 150)**

Transportstyrelsen anser att det är viktigt att medvetandegöra de som flyttar in i bostäder i bullerutsatta områden. Detta kan göras med hjälp av en bullerdeklaration eller motsvarande och myndigheten anser att frågan om en sådan deklaration därför bör utredas vidare. I förlängningen skulle en sådan deklaration kunna minska risken för restriktioner för verksamheten.

### **Flygvägssystem (SOU 2013:67 s 29)**

Transportstyrelsen vill förtydliga att myndigheten fastställer flygvägssystem baserat på ansökan från flygplatsen, enligt nedan. Text i fet stil är tillagd.

Lydelse i SOU 2013:67

*Flygvägssystem*

Vid större flygplatser finns ofta standardiserade ut- och

Transportstyrelsens förtydligande (fetstil)

*Flygvägssystem*

Vid större flygplatser finns ofta standardiserade ut- och

inflygningsvägar. Transportstyrelsen (tidigare Luftfartsstyrelsen) har fastställt ett flygvägssystem SID (standard instrument departure route) för utflygning och STAR (standard instrument arrival route) för inflygning.

inflygningsvägar. Transportstyrelsen (tidigare Luftfartsstyrelsen) har fastställt ett flygvägssystem SID (standard instrument departure route) för utflygning och STAR (standard instrument arrival route) för inflygning, **baserat på ansökan från flygplatsen.**

Detta ärende har beslutats av stabschef Jacob Gramenius. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog avdelningschef Birgitta Hermansson, väg- och järnvägsavdelningen, avdelningschef Ingrid Cherfils, sjö- och luftfartsavdelningen, tf enhetschef Henrik Sandén, GD-staben och miljöutredare Barbro Torstensson, GD-staben, den senare föredragande.

Jacob Gramenius  
Stabschef