

BULLER KAN INTE BYGGAS BORT

Svar till Tor Kihlman: "Trafikbuller är inte förenligt med god byggd miljö".

Trafikbuller är inte förenligt med god byggd miljö skriver Tor Kihlman i svaret på vårt debattinlägg *Bullerbyn en tvångströja* (nr 12, 2004). Vi är helt eniga. Men en viktig poäng i vår artikel var att emissionsfrågan har lämnats åt sitt öde medan miljöåtgärderna på ett olyckligt vis kanaliseras via stadsbyggandet. EU-direktivet om omgivningsbuller är vagt beträffande bullerminskning: "This Directive shall also aim at providing a basis for developing Community measures to reduce noise emitted by the major sources, in particular road and rail vehicles and infra-machinery." Konkreta krav på fordonstillverkarna ställs inte. "Genom att hålla hårt på bullermålet för en god byggd miljö sätter man press på många aktörer" säger Kihlman och avser bl a bilindustrin. Tillåt oss att tvivla. Ska bebyggelseåtgärder inspirera till produktion av tystare bilar? Vilka andra miljöproblem tacklar man på det sättet? Här har akustiker och miljöforskare ett stort internationellt samhällsansvar.

EU-direktivet och Boverkets rapport, *Tillämpning av riktvärden för trafikbuller vid planering för och byggande av bostäder*, koncentrerar sig på hur bebyggelsen bör utformas för att dämpa trafikbullrets inverkan på privatbostaden. Effektiviteten i denna strategi måste ifrågasättas: Av storstädernas totala bostadsbestånd utgör, enligt SCBs siffror, ny- och ombyggnader årligen knappt 1,3% respektive 0,7% medan hela fordonsparken i princip byts ut på 15 år. Att bygga bort störningseffekterna är alltså en kostsam, utdragen process som inte sänker den utvändiga ljudnivån.

Ett annat grundläggande problem är att Boverkets kvantitativa riktvärden, uttryckta i dB, blir arkitektoniskt normerande. Ekvivalensnivån 55 dB formulerades på 60-talet, skriver Kihlman. Vi känner igen tidssyndromet från trafikplaneringen, där SCAFTs schematiska separeringslösningar rullades ut som stadsbyggnadstypologier. Ska bullerreglerna nu ge oss en motsvarande mönsterbok av läsande schabloner där alla sorters boendemiljöer stöps i samma form? Kihlman skriver, "tillämpningen begränsar förvisso de arkitektoniska möjligheterna, men omöjliggör inte spännande lösningar i en förtätad stadsbygd". Flera bostadsprojekt i Stockholms innerstad har gått om intet på grund av skärpta bullerkrav. I stället för bostäder byggs nu kontorshus, vilket knappast gör förtätningen mer spännande.

De typlösningar som Kihlman och EU-direktivet förespråkar har sina förebilder i den traditionella kvartersstaden. Men bullerproblemen är ofta större i perifera områden, längs snabbleder där bebyggelsen är mer uppbruten, ofta med långt driven funktionsuppdelning och svagt kommersiellt underlag för avskärmning med kontor och butiker. Vilka riktlinjer gäller för dessa miljöer? Och vad görs mot bullret i mindre tätbefolkade orter, parker och friluftsområden?

Boverkets rapport säger: "Det finns idag inte någon metod att behandla flera olika bullerkällor", dvs att det saknas kvalitativa bedömningsgrunder för ljud. Genom mer än trettio års forskning vet vi att kvalitativa aspekter är avgörande för om man störs av ljud eller ej. Musik- och kultursociologiska studier visar hur vi idag kommunicerar, umgås och formger våra hem, omgivningar och personligheter genom ljud. Denna verklighet, liksom de socialt konstruerade mekanismerna, rumsliga relationerna och estetiska värderingarna måste vi förstå och beakta som

komponenter i arkitekturen. Det gäller även trafikljud. Vi behöver alltså integrera, inte separera, kunskaper kring ljudens hela problemkomplex i stadsbyggandet.

Vi har stor respekt för Mistraprogrammets forskningsresultat (Ljudlandskap för bättre hälsa...). Projektet kan inte lastas för brister gällande arkitektur och stadsbyggnad – det grundar sig på hälsoaspekter. Men att Boverket inte refererar till arkitekturkunskaper och en kvalificerad genomlysning av stadsbyggnadsfrågorna är allvarligare. Ljudmiljön fortsätter därmed att bedömas från generaliserande grunder som inte tar hänsyn till platsens eller situationens specifika villkor sedda i ett vidare stadsbyggnadssammanhang.

Auditivt tänkande måste införlivas i arkitekters erfarenhetsbaserade kunskapsbildning och designverktygens möjligheter till komplex tolkning, idéproduktion och formgivning. Det behövs professionell kompetens som kan medverka i bedömning och utveckling av ljudomgivningens rumsliga kvaliteter, t ex gällande rumssamband, orienterbarhet, komplexitet, relationer privat–offentligt, ljudkvalitet, perceptionskriterier samt inte minst en diskursivt grundad förståelse för hur ljud ingår i den sociala och kulturella interaktionen med stadens rum. Stadsbyggandet har idag en komplexitet som kräver samarbete mellan flera professioner. Systematisk forskning som säkerställer validerbara data kan förhoppningsvis kombineras med designorienterad forskningsmetodik som behandlar specifika kombinationer av artefakter, processer, upplevelser och system. I dagsläget är den förstnämnda traditionen alltför dominerande inom ljudforskningen. Helt klart behöver arkitekter, akustiker, miljöpsykologer och kulturvetare komma i betydligt närmare samspråk. Och fordonsindustrin måste definitivt ta ett mycket större miljöförbättrande ansvar.

Catharina Dyrssen, arkitekt och musikvetare, docent Chalmers Arkitektur
Björn Hellström, arkitekt, akustisk designer, tekn. dr. Konstfack

Artikelförfattarna är också verksamma i Urban Sound Institute (USIT), som bedriver ett konstnärligt FoU-projekt i ämnet ljud och stad.