

# BULLER problemet

## det talas tyst om

Buller dödar minst lika många som trafikolyckor gör, och utvecklingen går åt fel håll. Akustikprofessorn Wolfgang Kropp är bekymrad över hur vi planerar våra städer.

Text: Malin Avenius Foto: Jan-Olof Yxell, Colourbox



Wolfgang Kropp

**E**tt konstant dån från motorvägen, dunkande ljud från spårvagnar som passerar, flygplan som lyfter och en buss som bromsar in för att strax accelerera. Det mesta av stadens buller kommer från olika fordon och när det når våra öron kan det få oss att tappa koncentrationen och känna oss nedstämda, det kan sänka vår inlärningsförmåga, väcka oss ur nattsömn, skapa stress, högt blodtryck, diabetes och hjärtsjukdomar.

– Buller är ett jättestort hälsoproblem som få verkar bry sig om. Just nu växer våra städer väldigt snabbt och det är mycket viktigt att det finns en plan för hur ljudlandskapet ska utformas, säger Wolfgang Kropp, som är professor och chef vid Avdelningen för teknisk akustik.

**WOLFGANG KROPPS INTRESSE** för buller började när han studerade miljövetenskap i Berlin i början av 80-talet. Till skillnad från de flesta andra miljörisiker som undervisningen handlade om, har bullerproblemen bara blivit större sedan dess. Ökad urbanisering och mer trafik är huvudorsakerna, och Sverige är inget undantag. Enligt statistik från Eurostat finns några av Europas snabbast växande städer i vårt land.

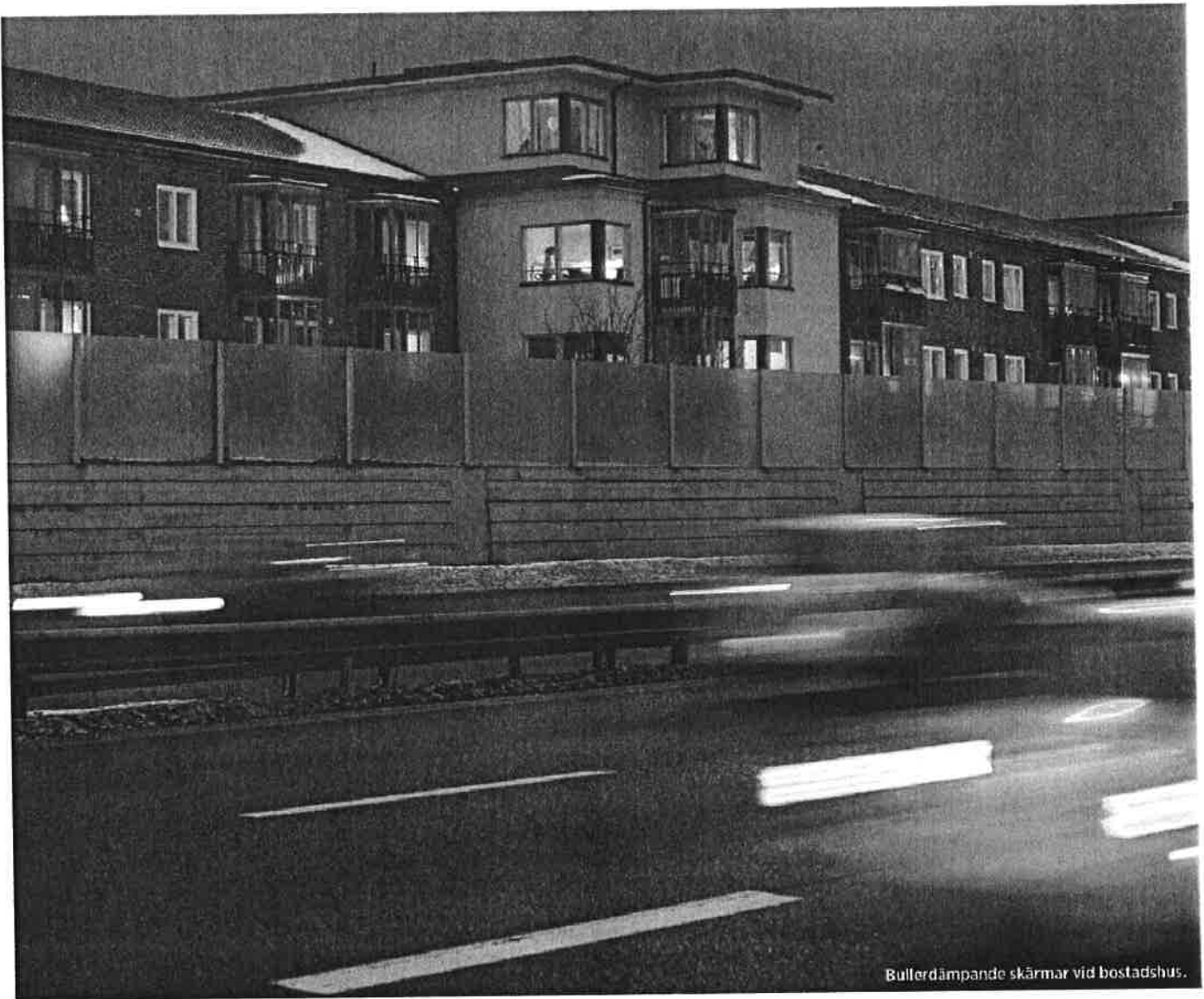
– Det finns en enormt stor efterfrågan på bostäder i städerna, och mycket av marken som finns tillgänglig ligger intill trafikleder. Utöver att de re-

kommendationer vi har idag inte följs tillräcklig, så är trycket hårt på man ska höja riktvärdena och göra det ännu lättare att bygga i bullriga miljöer. Det är en djupt oroande situation.

**FÖR NÅGRA ÅR SEDAN** publicerades en studie utförd av FN:s världshälsoorganisation, WHO och EU-ländernas gemensamma forskningscentrum, som visade att buller berövar Europas invånare sammanlagt en miljon hälsosamma år – varje år. I Sverige räknar man med att drygt 1,7 miljoner människor utsätts för buller som överstiger det gällande riktvärdet på 55 dBA direkt utanför bostaden, och att mellan 300 och 800 personer årligen dör i förtid som en följd av bullerexponering. Antalet personer som dog i trafikolyckor under förra året var 263.

**I EN STATLIG UTREDNING** om buller och byggande, som blev klar 2013, finns förslag om utökade möjligheter för undantag, vilka i praktiken skulle innebära att 65 dBA blir ett nytt riktvärde. Chalmers var en av remissinstanserna och i svaret avråder Wolfgang Kropp och professor emeritus Tor Kilman kraftigt från utredningens förslag, som de anser bygga på antagandena som är "spekulativa och riskfyllda".

– Bland annat menar utredaren att moderna husfasader stänger ute buller så bra att gränsvärdena nu kan ändras. Men det finns inget som helst ve-



Bullerdämpande skärmar vid bostadshus.

tenskapligt belägg för det. Snarare visar den senaste tidens forskning att ljudisolering endast har en liten positiv effekt. Det kan bero på att det är svårt att åstadkomma bra ljudisolering vid låga frekvenser där vi är extra känsliga. Dessutom visar studier att även utomhusmiljön påverkar hälsa och välbefinnande.

**DET ÄR INTE ALLTID VI REFLEKTERAR** över det på ett medvetet plan, menar Wolfgang Kropp, men ljudmiljön kan vara det som avgör om vi använder vår balkong, väljer att sitta på en uteservering eller gå till ett visst café, och om vi upplever ett torg som mysigt eller en park som naturlig. I ett EU-finansierat forskningsprojekt som nyss avslutades har bland andra

Chalmers varit med och tagit fram förslag på hur träd, buskar, gräsbevuxna strukturer och så kallade gröna väggar och tak kan placeras och utformas för att dämpa buller. Andra idéer handlar om hur olika sorters markbeläggning kan bidra till en mer trivsamt ljudmiljö. Wolfgang Kropps egen specialitet är hur bildäck och vägbeläggningar kan designas för att ge upphov till mindre rulljud.

– Det går absolut att göra en hel del för att dämpa bullret i våra städer men att bara fortsätta att bygga nya bostäder på platser där trafikljuden är för höga är ingen hållbar lösning. Planer på hur ljudlandskapet ska utformas måste helt enkelt finnas med från början när man projekterar nya stadsdelar.

