

Småhus vid järnväg – buller, boende och fastighetsvärde

One- and two-dwelling buildings at railways – noise, living and real estate value

Ulf Honeth
Urban Lönn

Avdelningen för Fastighetsvetenskap
Lunds Tekniska Högskola
Lunds Universitet

Department of Real Estate Science
Lund Institute of Technology
Lund University, Sweden



ISRN LUTVDG/TVLM 04/5094 SE

Sammanfattning

Examensarbetet behandlar hur fastigheter som ligger nära en högtrafikerad järnvägssträckning skiljer sig med avseende på fastighetspris och fastighetsegenskaper jämfört med fastigheter som inte är lika hårt exponerade, samt hur de boende upplever sitt köp och sin boendesituation. Två småhusområden belägna vid järnväg har undersökts, ett med mycket trafik, Åkarp i Burlövs kommun, och ett med mindre trafik, Lomma i Lomma kommun. Undersökningen har genomförts genom analys av fastighetsprismaterial, litteraturstudier och intervjuer.

Ljud från större motortrafikleder har en jämn och utdragen karaktär medan ljud från järnvägstrafik är kortare, intensivare och med en högre maximal ljudnivå. De faktorer som påverkar upplevelsen av immissioner från järnväg är topografi, väder, tågtyp och vilken tid på dygnet immissionen inträffar. De åtgärder som kan vidtas för att minska störningar är fysiska hinder, bullervallar och isolering av hus, nyare tågagnpark och omdirigering av trafik.

De boende som klagade mest över immissionsstörningar var de som bott där längst och som bodde närmast rälsen. De saker som upplevdes som störande var främst godståg, tidpunkt för passage, stationsljud och barriäreffekter vid järnvägspassage med bil. De som köpt en fastighet under undersökningsperioden anger köpsaker såsom rätt ort eller område beroende antingen på köparens uppväxt eller på läget i förhållande till storstäderna, vilket medger pendling med tåg, få lediga objekt vid köpetillfället samt lämplig husutformning eller storlek.

Det finns en värdeskillnad som är 153 000 kronor lägre på genomsnittspriset för husen som är störda av järnvägen i undersökningsområdet i Åkarp. Skillnaden kan en viss del förklaras av immissionspåverkan, men kan även bero av andra saker som större boende- och tomtarea.

Omsättningen har inte avvikit anmärkningsvärt jämfört med Syd-Sverige, Malmö eller Sverige. "Öresundsbroeffekten" kan förklara den högre omsättningen i Stor-Malmö men verkar inte ha slagit fullt ut i undersökningsorterna, som ligger på "normal" Sverige-nivå. Antalet fastighetsköp är dock lågt och varje köp ger stort genomslag i statistiken.

Enligt rättsfall från HD måste fastighetsägaren tåla en viss försämring, både när det gäller fastighetsvärdet och sin boendesituation. Rättsfall gällande större motortrafikleder ger att en femprocentig värdeförsämring måste tålas och att buller räknas över dygnet och får då inte överstiga ett ekvivalent värde på 61 dB(A). Senare utredningar och rättsfall anger dock 55 dB(A) som högstanivå. I fallet med järnvägstrafik är det annorlunda, då dess höga och korta buller spritt över dygnet inte kommer upp i kvalificerade ersättningsnivåer.

I en köpsituation är det dock andra faktorer som är viktigare såsom, samhörigheten till orten eller området, husets utformning, barnomsorg och skola samt pendlingsmöjligheter. Störningar från järnvägstrafiken har varit långt ner på listan. De som bott där sedan länge upplever trafiken idag som mer störande än tidigare då trafiken har ökat genom åren.

Närhet till högtrafikerad järnväg har en negativ prispåverkan på fastigheterna i undersökningsområdet i Åkarp. I Lomma kan inte någon sådan påverkan påvisas.