



Den nationella samordningen av omgivningsbuller rekommenderar beräkningsmetoden Nord2000 vid utredning av buller från väg- och spårtrafik

Vid beräkning av buller från väg- och spårtrafik kan vald noggrannhet och beräkningsmetod påverka resultatet. För att få en enhetlig tillämpning vid utredningar rekommenderar myndigheterna inom den nationella bullersamordningen att beräkningsmetoden Nord2000 bör användas som huvudalternativ.

Beräkningsmetoden Nord2000 bör användas vid beräkning av buller i samband med planering och byggande av trafikinfrastruktur och bullerskyddsåtgärder, vid planarbete och bygglovsärenden enligt plan- och bygglagen (2010:900) samt vid tillsyn enligt miljöbalken (1998:808). Vid beräkning av vägtrafikbuller bör Nord2000 användas från 1 juni 2024 och för spårtrafik rekommenderas att övergången görs den 1 januari 2025. Redan idag rekommenderar Trafikverket Nord2000 vid beräkning av buller från tåg vid hastigheter över 200 km/h¹.

En övergång till Nord2000 ger förutsättningar för mer noggranna och rättvisande beräkningsresultat vilket ger ökad samhällsnytta och bättre hänsyn till ljudmiljön vid planering och utformning av bebyggelse, transportsystem och bullerminskande åtgärder.

Myndigheterna rekommenderar att de anvisningar som är framtagna av Kunskapscentrum om buller² följs. Genom att följa anvisningarna blir beräkningarna enhetliga och jämförbara.

Den nationella samordningen av omgivningsbuller

Buller berör flera myndigheter och inom den nationella bullersamordningen samverkar några av de mest berörda myndigheterna i arbetet med att förbättra ljudmiljön i samhället.

Syftet med bullersamordningen är att utveckla samsyn för enhetlig tillämpning och vägledning, gemensam kunskapsbas, samt förståelse för olika roller och uppdrag i bullerfrågorna. Samordningen ska också bidra till att förbättra samverkan mellan de myndigheter som arbetar med buller samt effektivisera, stärka och tydliggöra bullerarbetet.

Medverkande myndigheter är Boverket, Folkhälsomyndigheten, Naturvårdsverket, Trafikverket, Transportstyrelsen samt representanter för länsstyrelserna³. Naturvårdsverket har i uppdrag att samordna arbetet.

¹ Trafikverkets handledning TDOK 2016:0246 Buller och vibrationer från trafik på väg och Järnväg

² Kunskapscentrum (kunskapscentrumbuller.se)

³ Främst Boverket, Naturvårdsverket, Trafikverket och Transportstyrelsen har deltagit aktivt vid framtagandet av detta PM.

Frågor och svar

Vem har ansvar för att avgöra hur beräkningarna utförs?

Enligt plan- och bygglagen (PBL) har byggherren en central roll för att tillse att lagen och beslut enligt PBL, följs och dokumenteras. När det krävs en bullerutredning är det byggherrens ansvar att beräkningsmetoden som byggherren själv eller den projektör byggherren använder sig av, är lämplig för ändamålet. Vid detaljplanläggning är kommunen ansvarig för att sammanställa ett relevant och tillräckligt planeringsunderlag. Även om detta tas fram av någon annan än kommunen själv, är det kommunen som ska säkerställa innehållet och kvaliteten på underlaget inför antagandet av detaljplan.

Enligt miljöbalkens hänsynsregler ska den som bedriver en verksamhet, det vill säga verksamhetsutövaren, skaffa sig den kunskap som behövs för att skydda människors hälsa och miljön mot skada eller olägenhet. En verksamhetsutövare som utreder åtgärder för att förebygga eller hindra olägenhet för människors hälsa, får själv välja vilken beräkningsmetod som ska användas. Verksamhetsutövaren ansvarar då för att beräkningsmetoden är lämplig för ändamålet.

Om inte rekommenderad metod används behöver byggherren eller verksamhetsutövaren motivera valet av beräkningsmetod.

Hur påverkar byte av beräkningsmetod åtgärdsprogram för befintlig miljö?

Framtagna åtgärdsprogram i befintlig miljö bör kunna genomföras med utgångspunkt från underlag med tidigare beräkningsmodell. Generellt gäller att arbetet med uppdaterade beräkningar kan behöva sträcka sig över ett antal år och prioriteras utifrån olika aspekter.

Hur bör hanteringen ske vid planläggning av vägar och järnvägar?

Nord2000 bör användas för vägplaner som påbörjas efter den 1 juni 2024. En vägplan kan anses vara påbörjad när länsstyrelsens fattat beslut i fråga om projektet kan antas medföra betydande miljöpåverkan^[1]. Även för vägar som inte omfattas av vägplan bör Nord2000 användas från 1 juni 2024. För vägplaner som påbörjats före detta datum kan Nord96-Väg användas.

Övergång till Nord2000 för spårtrafik rekommenderas från 1 januari 2025 då Kunskapscentrum om buller beräknar ha en användarhandledning för Nord2000-spår färdigställd och tillgänglig. För järnvägsplaner där länsstyrelsen före den 1 januari fattat beslut i fråga om planen har en betydande miljöpåverkan kan Nord96-Spår användas.

Hur bör vi göra vid detaljplaner och bygglov?

Om det finns behov att utföra en bullerutredning i nya detaljplaner eller vid bygglov utanför detaljplanlagt område bör Nord2000 användas. För planarbete enligt plan- och bygglagen som inletts före den 1 juni 2024 behöver ingen ny bullerutredning för vägtrafik utföras med anledning av byte av beräkningsmetod, om det inte finns särskilda skäl. För järnväg gäller motsvarande för planarbete som inlett innan 1 januari 2025.

^[1] Gäller oavsett om projektet bedöms medföra betydande miljöpåverkan eller inte.

Hur bör tillsyn göras på bostäder som är bullerutsatta?

För bostäder byggda före 2015 kan både Nord2000 och tidigare beräkningsmodeller, Nord96-Väg och Nord96-Spår användas vid tillsyn enligt miljöbalken. Det gäller oavsett om det gjorts en bullerutredning i planbeskrivning/bygglov.

För bostäder uppförda mellan 1997 och 2015 ska de bullerutredningar och ställningstaganden som gjorts i samband med planer och bygglov beaktas. För äldre befintliga bostäder byggda före 1997 behöver pågående åtgärdsprogram beaktas vid tillsyn, vilket kan innebära att beräkningar som genomförts med tidigare beräkningsmodell accepteras som underlag för ställningstaganden.

Vid tillsyn av omgivningsbuller vid bostäder byggda från 2015, är det lämpligt att använda samma beräkningsmetod som användes för beräknade bullervärden i planbeskrivning/bygglov, för att kunna jämföra resultaten.

Om tillsyn genomförs vid bostäder byggda från 2015 och det visar sig att ljudnivåerna avviker från de beräknade värden som togs fram vid planbeskrivning/bygglov finns flera möjliga förklaringar till skillnaderna. Nedan beskrivs tre exempel:

1. Det har skett en förändring, trafikmängden har exempelvis ökat mer än prognosen.
2. Nord2000 ger andra beräkningsresultat än Nord96 på grund av exempelvis en komplex situation beträffande väg- och järnvägsutformning, terräng eller ändrade indata för bulleremissioner från fordon.
3. Något fel har begåtts vid den ursprungliga bullerutredningen.

Punkt 1 och 2 innebär att tidigare beräknade värden enligt Nord96 normalt bör gälla vid tillsyn. Om punkt 3 uppstår behöver en särskild utredning göras inför ett beslut om eventuella åtgärder, vilket beslutas från fall till fall. Även om ljudnivåerna avviker mellan olika beräknade värden ska tillsynsmyndigheten ta ställning till hur utredningarna ska bedömas och hur resultatet kan ligga till grund för beslut om eventuella åtgärder.

Hur detaljerade beräkningar behövs?

Hur detaljerad en utredning behöver vara beror på flera omständigheter och avgörs från fall till fall, beroende på utredningens syfte liksom platsens förutsättningar och komplexitet. Det går inte att ange en exakt gräns för när en mer noggrann utredning inte kan anses behövas, men en utgångspunkt kan vara när ljudnivåerna är lägre än 5 dBA under riktvärdena.

Beroende på verksamhetens art och omgivningens känslighet för störning krävs också olika noggrannhet och därmed krav på hur detaljerad beräkning som behöver utföras.

Även om det är verksamhetsutövaren eller detaljplaneupprättaren som har ansvar för att genomföra utredningar kan tillsynsmyndigheten använda enklare beräkningsmetoder som indikation på bullerexponeringens omfattning och stöd för att bedöma risk för olägenhet eller om en noggrannare bullerutredning behövs.

Korta fakta om beräkningsmetoderna

Nedan följer en kort information om de olika beräkningsmetoderna som omnämns i texten.

Nord96-Väg och Nord96-Spår

De nordiska beräkningsmetoderna utvecklades i ett samarbetsprojekt mellan de nordiska länderna Danmark, Norge, Finland och Sverige i slutet av 1970-talet. De första versionerna för vägtrafik och spårtrafik publicerades 1978 respektive 1984. De versioner som används idag är resultatet av en revidering som publicerades 1996.

Nord2000

De nordiska länderna samarbetade under 2000-talet för att utveckla en gemensam beräkningsmetod som skulle ersätta de tidigare nordiska metoderna. Detta resulterade i beräkningsmetoden Nord2000. Detta är en mer omfattande och avancerad metod för bullerberäkning, som är utvecklad för nordiska förhållanden. Metoden är noggrannare och har stöd för mer detaljerade och delvis annorlunda indata än föregångarna Nord96-Väg och Nord96-Spår, vilket ökar möjligheterna att bygga upp verklighetstroga modeller och beräkna realistiska ljudnivåer.

CNOSSOS-EU

För strategiska bullerkartläggningen, enligt direktiv 2002/49/EG⁴ och den svenska förordningen om omgivningsbuller (2004:675), används anvisad EU-gemensam beräkningsmetod CNOSSOS-EU. CNOSSOS-EU är utvecklad för strategisk kartläggning över större områden.

⁴ Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/49/EG av den 25 juni 2002 om bedömning och hantering av omgivningsbuller.