



Trafikbuller – en gemensam utmaning



Naturvårdsverkets roller i bullerfrågor

magnus.lindqvist@naturvardsverket.se

Samordnar det myndighetsövergripande arbetet med buller.

[Nationell samordning av omgivningsbuller](#)

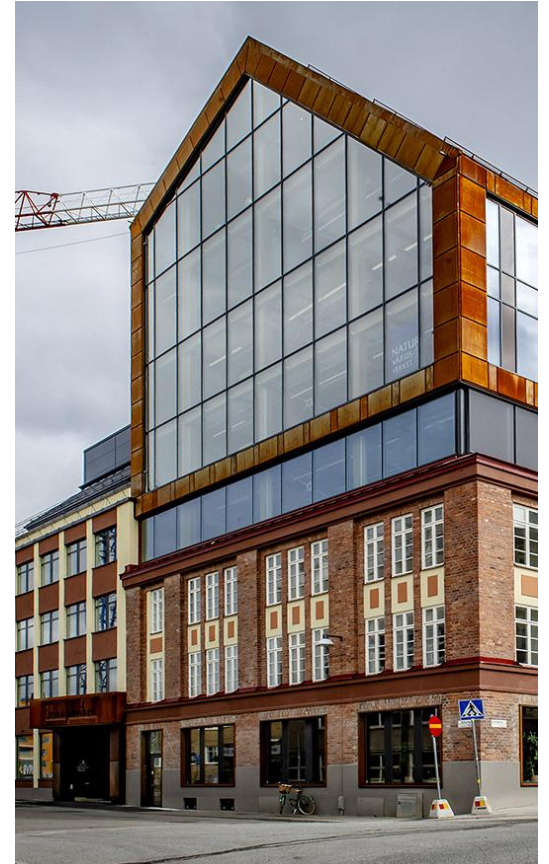
hälsorelaterad miljöövervakning,
nationella kartläggningar.

[Buller och ljudmiljöer – exponeringsstudier](#)

Vägledning, regelgivning och prövning enligt miljöbalken rörande buller utomhus.

[Buller](#)

EU-rapportering enligt förordningen om omgivningsbuller och följer utvecklingen **internationellt**



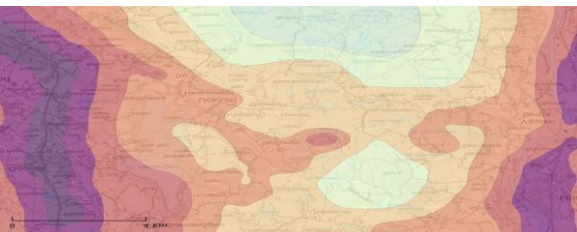
Miljöövervakning ljudmiljö

Undersökningar av:

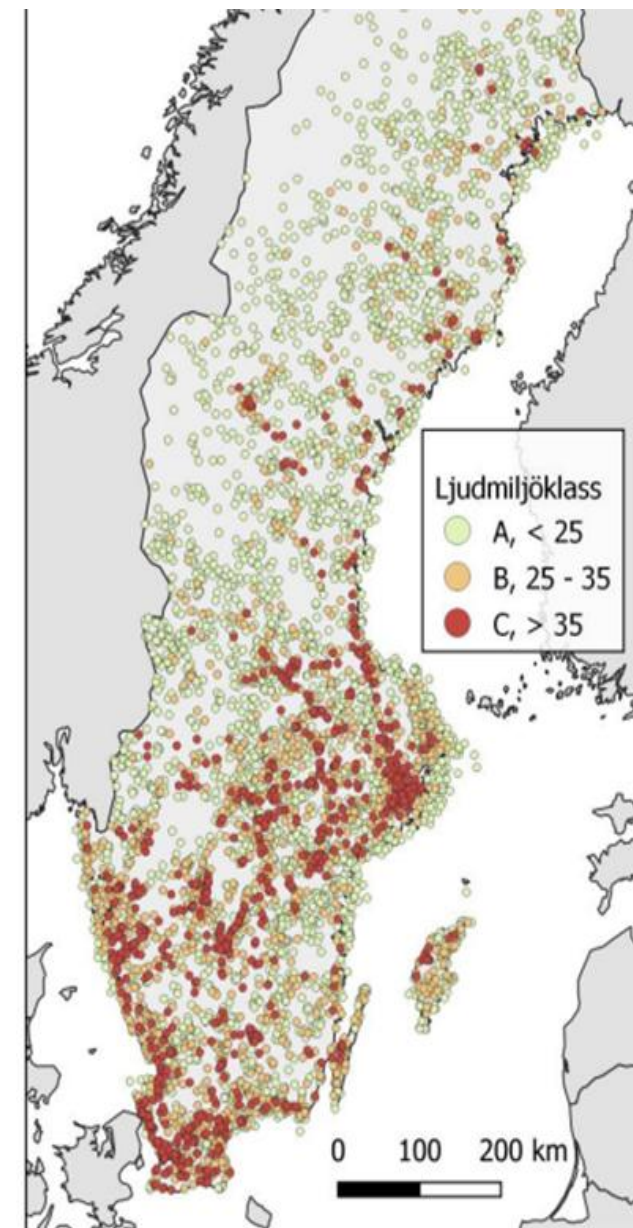
- Trafikbuller vid bostad, skolor, sjukhus, lekplatser m fl
- Ljudmiljö i natur- och rekreationsområden
- Följer utvecklingen av bulleremissioner

Data används bland annat till:

- Bullerskyddsåtgärder
- Underlag i planeringen
- Underlag till miljökvalitetsmålet God bebyggd miljö samt fyra ytterligare miljömål
- Hälsokonsekvensanalyser - Daly



Kvalitetsmått för ljudmiljö i natur- och rekreationsområden



Åtgärdsplaner

1 § Genom kartläggning av omgivningsbuller samt upprättande och fastställande av åtgärdsprogram ska det eftersträvas att omgivningsbuller inte medför skadliga effekter på människors hälsa (miljökvalitetsnorm enligt 5 kap. 2 § första stycket 4 miljöbalken).

Environmental Noise Directive
Reporting guidelines

DF7_10 Noise action plan: Agglomeration



**EU technical support document for
Noise Action Plans**

**Guidance Handbook for
Local Authorities on the
preparation of Noise
Action Plans**

En samlad bedömning

- Aktuella ljudnivåer
- Tillgång till uteplats, både ljudnivåer och uteplatsens kvalitet i övrigt
- Förekomst av höga maximalnivåer
- Förekomst av flera bullerkällor
- Del av lägenheten som berörs
- Sovrum, vardagsrum eller alla bostadsrum
- Nattrafik
- Ljudnivå inomhus
- Påverkan av vibrationer
- Förbättring för befintliga bostäder
- Om ansträngningar gjorts för att så långt möjligt skapa en god ljudmiljö

En arbetsmodell

- Kartläggning
- Åtgärdsplan
- Arbetsgrupp inom kommunen
- Externt nätverk för erfarenhetsutbyte
- Uppföljning och redovisning av genomförda åtgärder
- Kontinuitet
- Synergieffekter – integrera med annat arbete
- Statliga bidrag?

Trafikbuller

Uppsala kommun

Ida Gottberg och Olof Öhlund

Uppsala kommun

Mars 2026

Hur arbetar kommunen?



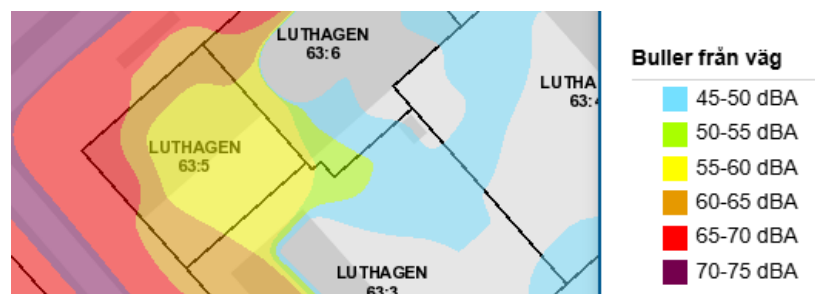
Ett exempel:

Klagomål trafikbuller från boende i bostadsrätt.

Handläggning på stadsbyggnadsförvaltningen



- Bullerkarta
- Bidrag för bullerskydd
- Fasadisoleringsmätning
- Åtgärdsförslag
- Eventuell hänvisning till miljöförvaltningen



Handläggning på miljöförvaltningen



- Granskning av utförd utredning
 - Inomhusnivåer
 - Fasadnivå
- Föreläggande eller avslut av ärende
 - Infrastrukturpropositionen 1996/97:53
 - Rättspraxis

Vilka utmaningar se vi?

- Höga nivåer domar
- Delat ansvar fastighetsägare – väghållare
- Riktvärden och åtgärdsnivåer kan variera lokalt, regionalt och nationellt.



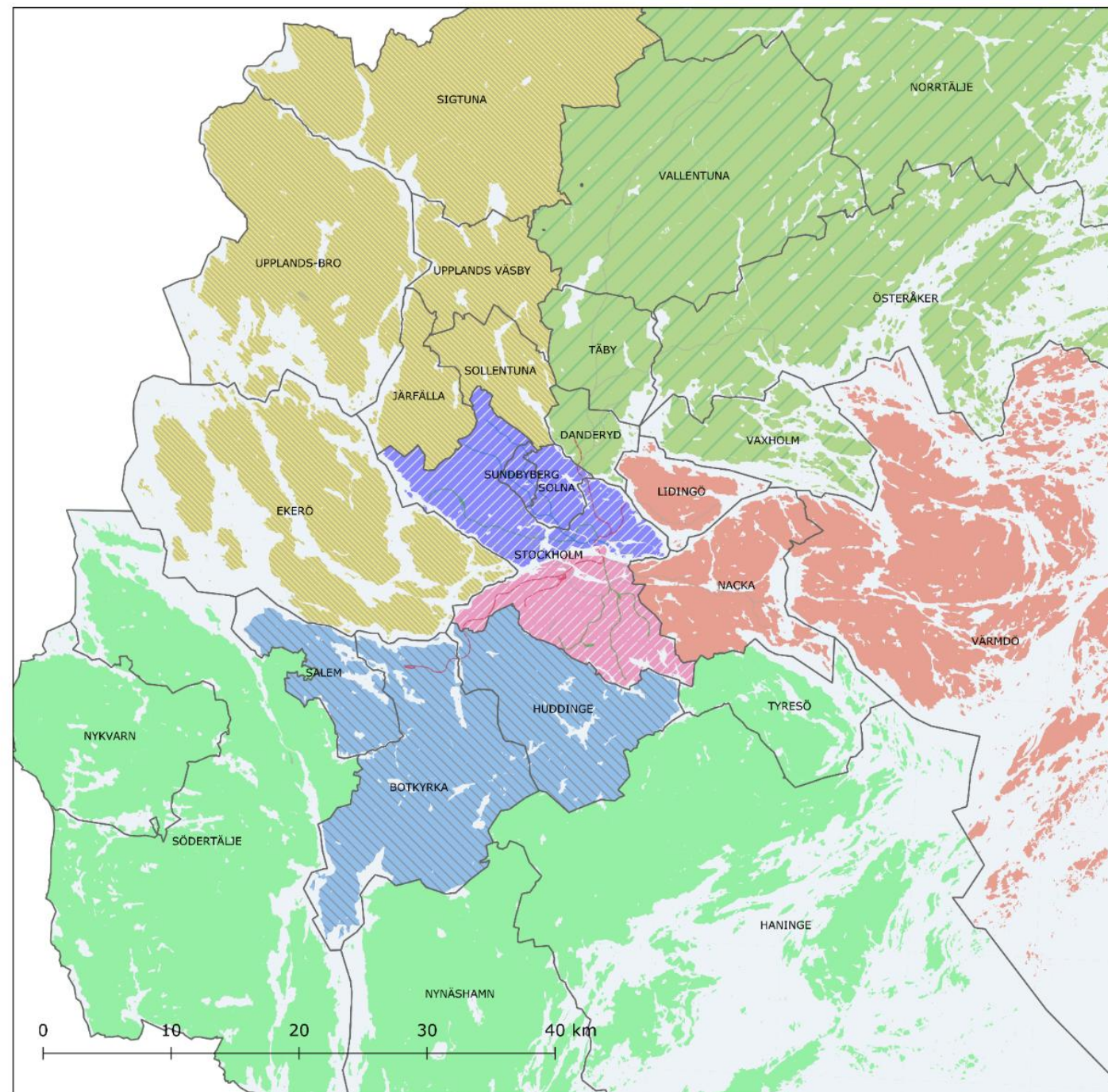
Trafikförvaltningen

Trafikförvaltningen

Trafikförvaltningen

bidrar till Region Stockholms uppdrag genom att ansvarsullt driva och utveckla ett kollektivtrafiksyst^{em} utifrån befolkningens och regionens behov, inom ekonomiska ramar.

- Vi försörjer regionen med hållbar mobilitet
- Vi vidmakthåller och utvecklar en robust anläggning
- Vi ökar andelen hållbara resor



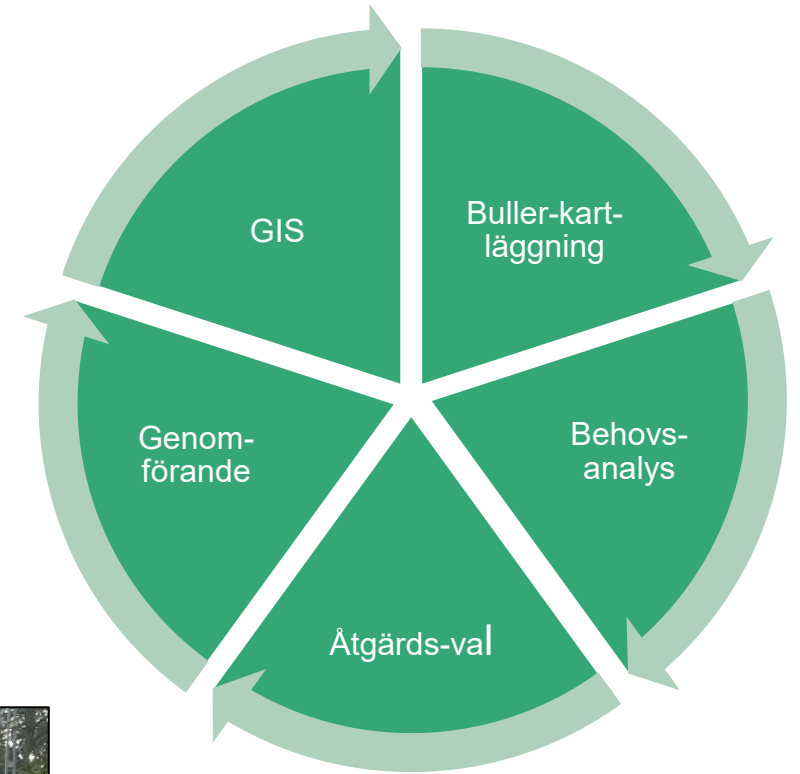
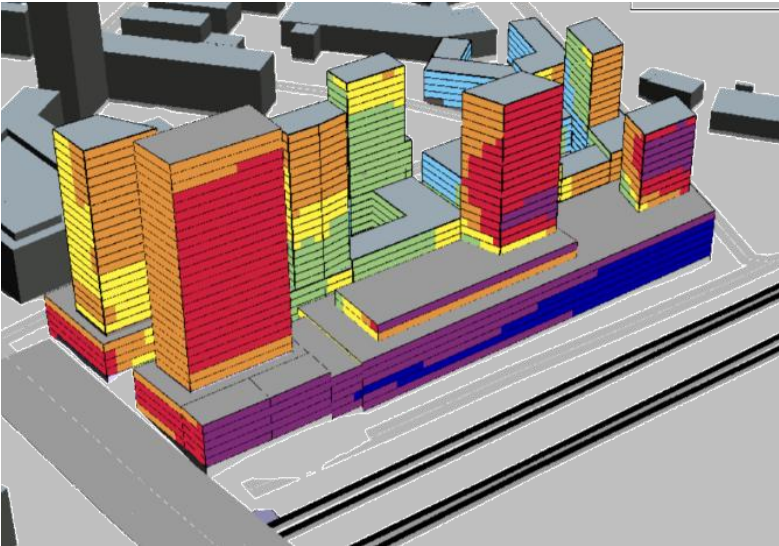
Luftburet buller, stomljud och vibrationer



- Trafik
- Installationer
- Depåer
- Underhåll
- Byggentreprenader

Egenkontroll buller

- Bullerkartläggning görs vart 5:e år
- Grund för bullerskyddsåtgärder
- Mål i regionala trafikförsörjningsprogrammet



PBL och Miljöbalken – ett praktiskt exempel

- **Rösunda 2:43**
- Bakgrund
- 2003 – 2013 - : Bostäder byggdes vid Saltsjöbanan efter utdragna bygglovsprocesser där slutligt lov meddelades baserat på att gällande bullerkrav påstods vara uppfyllda.
- **2020–2022:** Boende klagade på bullret. Nya mätningar visade på kraftiga överskridanden av riktvärdena.
- **Beslutet:** Nacka kommun förelade SL att bygga en 155 meter lång bullerskärm för 3,9 miljoner kronor.



Figur 1 Bullerskyddskärmens läge enligt nämndens beslut

PBL och Miljöbalken – ett praktiskt exempel

Ärendet i MMD – Parternas ståndpunkter



SL: Motsatte sig beslutet då bullerproblemen beror på felaktiga beräkningar i bygglovet och att husen inte byggts enligt kraven; därför bör fastighetsägaren ansvara.



Brf Ringvägen: Krävde att åtgärder skulle vidtas omgående då de boende drabbas av hälsoskadliga ljudnivåer som de inte kan påverka.



Kommunen: Menade att SL som verksamhetsutövare var rätt adressat och att åtgärden var skälig för att skydda de boendes hälsa

PBL och Miljöbalken – ett praktiskt exempel

Ärendet i MMD – Domskäl och utgång

- **Rösunda 2:43**
- **Upphävde föreläggandet:** Mark- och miljödomstolen upphävde beslutet att tvinga SL att bygga bullerskärmen eftersom det inte ansågs skäligt att rikta kravet mot bolaget.
- **Grund för beslutet:** Bristfälliga bullerutredningar föregick bygglovets snarare än ändrad tågtrafik. Dessutom hade inte alla möjligheter att vidta åtgärder direkt på bostadsfastigheten utretts.
- **Inspiration från miljöbalken:** Domstolen använde principerna bakom den nya bestämmelsen i 26 kap. 9 a § MB som vägledning. Enligt dessa bör den som ansvarar för en felaktig bullerberäkning i ett bygglov också svara för att olägenheten avhjälpas.
- **Nästa steg:** Målet återförvisades till nämnden för att utreda om tillsynsåtgärder istället skulle riktas mot någon annan, till exempel fastighetsägaren
- ... men målet överklagades till Mark- och miljödomstolen av BRF och kommunen.

PBL och Miljöbalken – ett praktiskt exempel

Ärendet i MÖD – Domskäl och utgång

- **MÖD:s bedömning och slutsatser**
- **SL är rätt adressat:** Som verksamhetsutövare för spårtrafiken bär SL ansvaret för bullret. Att husen placerats felaktigt ändrar inte detta ansvar enligt miljöbalken.
- **26 kap. 9 a § MB ej tillämplig:** Eftersom ärendet inleddes innan lagen trädde i kraft, var bestämmelsen inte tillämplig och Nämnden var inte bunden av de nya begränsningarna.
- **Bullerskärm mest ändamålsenlig:** Domstolen ansåg att skärmen var en lämplig åtgärd och eftersom den måste placeras vid spåret var det SL som hade den faktiska och rättsliga möjligheten att bygga den.
- **Kostnaden var rimlig:** Nyttan för de boende väger tyngre än kostnaden på 3,9 miljoner kr för att bygga skärmen.
- **Kostnaden tas i "annan ordning":** Domstolen kan inte ta hänsyn till bygglovsfel i detta mål. SL måste utföra åtgärden, men får kräva ersättning (regress) från de ansvariga i en separat civilrättslig process. "Vem som slutligt bör stå för kostnaden, utifrån vad som förevarit i plan- och bygglovsprocesserna avseende fastigheten, kan Mark- och miljööverdomstolen inte väga in i rimlighetsbedömningen. Talan gällande detta sker i annan ordning."
- **Beslut**
- **Föreläggandet fastställs:** SL tvingas bygga bullerskärmen. Domen kan inte överklagas.

PBL och Miljöbalken – ett praktiskt exempel

Ärendet i MÖD – Slutsatser från ett VU-perspektiv

- **Vikten av oberoende granskning:** Myndigheter bör se sökandens konsultrapporter som partsinlagor. En självständig expertgranskning av bullerprognoser är inte bara en kvalitetssäkring, utan ett skydd mot framtida rättsliga och ekonomiska låsningar.
- **Miljöbalken vs. Civilrätten:** Domen belyser att miljöbalken prioriterar nuvarande hälsa framför historisk rättvisa. Att SL är "rätt" adressat för tillsyn innebär inte att bolaget är "skyldig" till felet, bara att bolaget är den part som rent tekniskt kan åtgärda källan.
- **Strategisk vaksamhet:** Befintliga verksamheter måste vara **aggressivt proaktiva** i planprocesser. Om felaktiga underlag passerar obemärkt, riskerar verksamhetsutövaren att stå ensam med notan när de civilrättsliga tidsfristerna för att kräva ersättning löpt ut.
- **Systemfelet:** Det finns ett glapp mellan planprocessens slutpunkt och miljöbalkens ständiga tillsynsansvar. Detta glapp fylls idag av den part som var "först på plats", vilket kan framstå som en orimlig börda för samhällsviktig infrastruktur.
- **Kärnbudskap:** Myndigheternas självständiga granskning är nyckeln till att förebygga att miljöbalkens hänsynsregler krockar med civilrättslig preskription – en krock där verksamhetsutövaren oftast blir den förlorande parten.
- Stort hopp om framtida tillämpningen av 26 kap 9 a §!

Trafikverkets bullerskyddsarbete

Ingegerd Johansson
Karin Blidberg

Trafikverket Planering
Genomförande och samhällsplanering
Enhet Hälsa

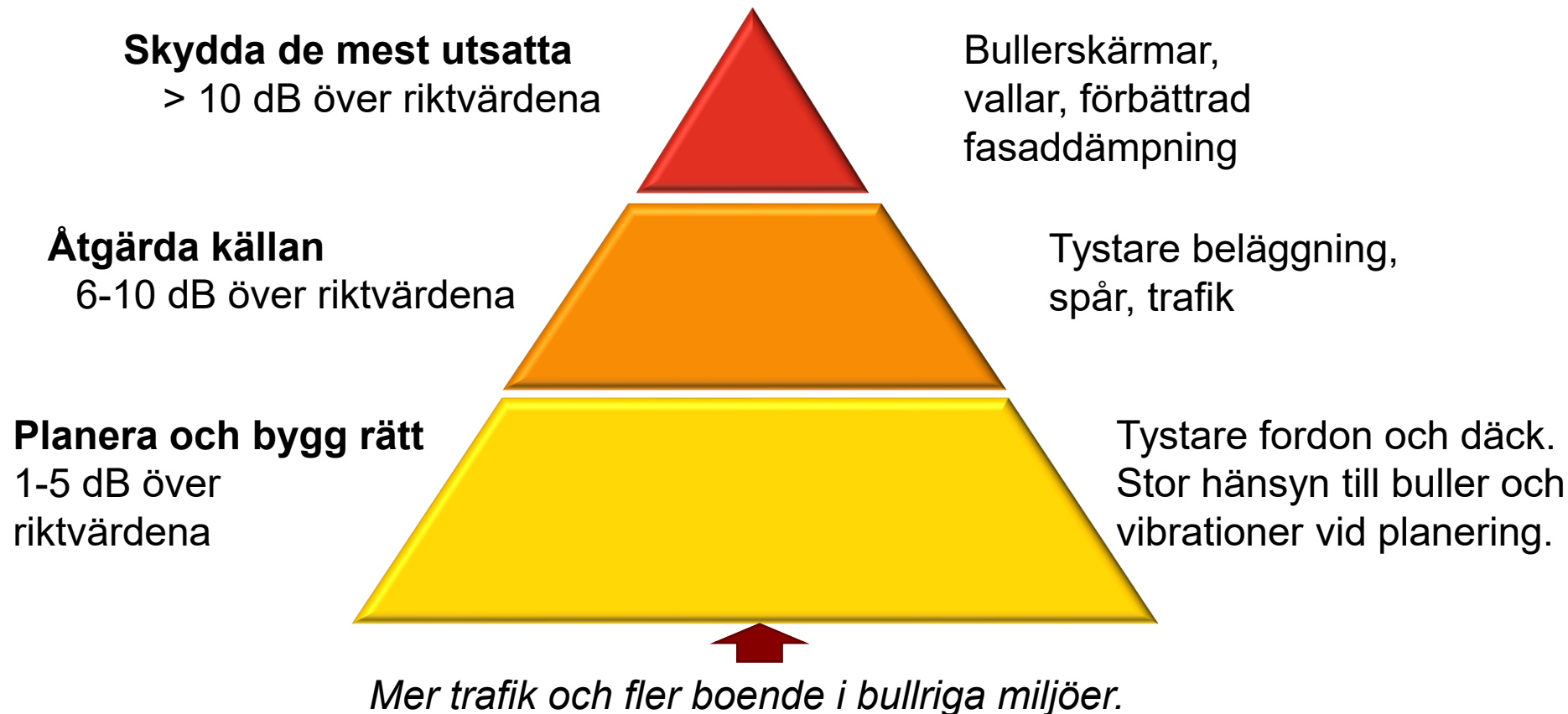
Miljöbalksdagarna 2026-03-17

Trafikverket har ett brett uppdrag

- Både statlig myndighet och verksamhetsutövare
- Både följa lagen, och följa politiskt beslutade direktiv.
- Samverkan mellan aktörer för att minska risken för störningar.
 - Dialog och samråd kring nationell, regional och lokal samhällsplanering
 - Deltar i nationell bullersamordning
 - finansierar och bedriver forskning och utveckling, (ex bullerberäkningsmodeller och nu Nord2000)

TRV Bullerskyddsarbete på kort och lång sikt

Kombination av åtgärder för att minska negativa effekter



Riktlinje och handledning buller och vibrationer

Riktlinje TDOK 2014:1021 (vers 4.0)

Handledning TDOK 2016:0246 (vers 3.0)

Här fastställs Trafikverkets

- Inriktning
- Riktvärden
- Åtgärdsnivåer
- Åtgärds kategorier



Riktvärden och åtgärdsnivåer

- Riktvärden
 - Konkretisering av vad TRV anser vara en god eller godtagbar miljö, målnivå
 - Omfattar bostäder, skolor m fl typer av miljöer
 - Åtgärder över utreds vid ny- och väsentlig ombyggnad
- Åtgärdsnivåer
 - nödvändiga för prioritering då åtgärdsbehovet är mycket stort
 - Prioriterar åtgärder för bostäder och skolor
 - Åtgärder utreds för befintlig infrastruktur



Förslag till nationell plan för transportsystemet 2026 – 2037

- Åtgärder längs befintliga vägar och järnvägar genom Trimnings- och miljöåtgärder

	Beslutad ram 2022 - 2033 (mnkr)	Indikativ ram 2026 – 2037 (mnkr)
Buller och vibrationer	3 100	3 700

Effekt – bulleråtgärder för ca 44 000 bostäder.

Vibrationsåtgärder ca 20-30 st.

Kvarstående behov – ca 40 % av de betydande bristerna är kvar efter 2037

Åtgärdsprogram enligt förordningen om omgivningsbuller

Tas fram för att uppfylla förordningens krav

Har ett utökat syfte att beskriva mål, strategier, prioritering, kartläggningar och åtgärder i ett bredare sammanhang

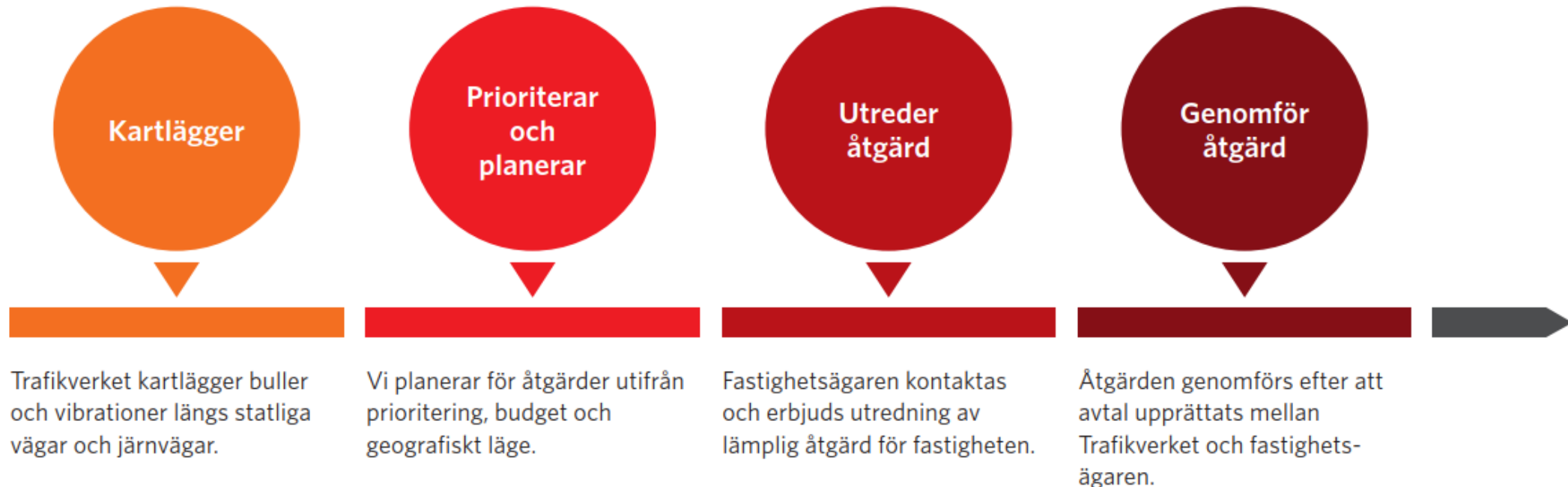
Läs gärna! 😊

<https://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1897593/FULLTEXT01.pdf>



Åtgärdsprogrammet för befintlig infrastruktur

- Inledningsvis åtgärder för inomhusmiljön om Leq 65 ute (väg) och Lmax 55 inne nattetid (järnväg).
- Nu genomförs även åtgärder för höga maxnivåer längs väg, höga ekvivalenta nivåer på uteplatser (> Leq 65) samt utemiljöer på grundskolor och förskolor (>Leq 60 dBA)



Utmaningar

- Väldigt stora åtgärdsbehov, vi måste prioritera de mest utsatta
- Det tar jättelång tid och vi behöver långsiktighet i ambitionsnivåer
- Många enskilda, kommuner, länsstyrelser och miljödomstolar att ha dialog med (2025: ca 1400 ärenden varav ca 150 tillsynsärenden)

Tillsyn av väg- och spårtrafikkbuller

Frågor?
Diskussion!

