



Institutet för Miljömedicin
Enheten för Miljömedicinsk
Epidemiologi
Charlotta Eriksson, Docent
Göran Pershagen, Professor

Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet
li.remissvar@regeringskansliet.se
li.spn@regeringskansliet.se

Yttrande avseende remiss LI2026:00657 om Boverkets rapport 2026:13 – Uppdrag att föreslå ändringar i trafikbullerförordningen

Karolinska Institutet (KI) har beretts tillfälle att yttra sig över rubricerad remiss via Institutet för Miljömedicin (IMM).

IMM är ett nationellt miljömedicinskt expertorgan och är samtidigt en utbildnings- och forskningsinstitution vid KI. IMM:s kompetensområde är hälsoeffekter av miljöfaktorer, epidemiologi, toxikologi och riskbedömning.

Sammanfattning

Sammanfattningsvis **avstyrker** KI rubricerade förslag från Boverket. Redan införda lättnader i riktvärden för trafikbuller vid svenska bostäder medför att boendemiljön kraftigt försämrats från bullersynpunkt under det senaste decenniet. Ur ett europeiskt perspektiv tillämpar Sverige relativt höga riktvärden för trafikbuller vid fasad på nybyggda bostäder, och betydligt högre än vad Världshälsoorganisationen rekommenderat för att förebygga negativa hälsoeffekter.

Trafikbuller kan ge upphov till en rad hälsoeffekter av betydelse för folkhälsan, t ex sömnstörningar, hjärt-kärlsjukdomar och typ 2-diabetes. Det finns övertygande evidens för att tillgång till en ljuddämpad sida i bullerutsatta bostäder minskar bullerstörningar och sömnstörningar, och nyare studier antyder att det även kan vara av betydelse för allvarliga hälsoeffekter. Att säkerställa tillgång till en ljuddämpad sida i bullerutsatta bostäder är således viktigt för att skydda de boendes välbefinnande och hälsa. Att som nu föreslagits ta bort detta krav vid nyproduktion och ändring av bullerutsatta bostäder är inte rimligt.

Utvecklingen av exponering för omgivningsbuller i landet ger anledning till oro. Kraftfulla samhällsåtgärder krävs för att bryta den ogynnsamma utvecklingen. Att mot bakgrund av detta ytterligare försämra skyddet mot buller i de mest bullerutsatta bostäderna skulle försämra en redan allvarlig situation och riskera att hälsovådliga bostäder byggs som blir kvar under årtionden. KI:s bedömning av förslaget är att det också går emot miljömålet God bebyggd miljö och riskerar att få negativa konsekvenser för folkhälsan.

Karolinska Institutets yttrande

Vi avstyrker förslaget från Boverket om ändringar i trafikbuller-förordningen som bl a innebär att kravet tas bort om att minst hälften av rummen i en bullerutsatt bostad ska vara vända mot en ljuddämpad sida. I en utredning för Boverket har Institutet för Miljömedicin vid Karolinska Institutet utförligt redogjort för hälsokonsekvenser av att ta bort detta krav (Eriksson & Pershagen 2025).

Vår avstyrkan av Boverkets förslag motiveras av följande:

- Transportbuller orsakar omfattande negativa hälsoeffekter. Vägtrafik är den dominerande källan följt av järnvägar medan få är utsatta för flygbuller. Den europeiska miljöbyrån har gjort beräkningar av antalet sjukdomsfall i Europa som orsakas av långtidsexponering för transportbuller (EEA 2025). Utgående från antalet exponerade i Sverige motsvarar EEA:s beräkningar att transportbuller bidrar till ca 2 000 för tidiga dödsfall årligen i vårt land, samtidigt som det leder till drygt 1 300 fall av hjärt-kärlsjukdomar och 600 fall av typ 2-diabetes. Vidare motsvarar EEA:s beräkning att ca 460 000 svenskar upplever allvarlig störning på grund av buller från transporter och att drygt 120 000 är mycket sömnstörda. Detta är sannolikt en konservativ uppskattning av den totala sjukdomsbelastningen av trafikbuller på grund av vägar och järnvägar som inte omfattas av det europeiska bullerdirektivets rapporteringskrav. Folkhälsomyndighetens miljöhälsoenkät 2023 visar att ca 8 procent av Sveriges vuxna befolkning uppger att de störs mycket eller väldigt mycket av trafikbuller i bostaden och att sömnproblemen till följd av trafikbuller ökar (från ca 4 procent 1999 till 8 procent 2023) (Folkhälsomyndigheten 2023). En nyligen

genomförd studie från Stockholm län visar att barns utsatthet för trafikbuller är stor och orsakar besvär såsom sömnproblem, svårigheter att göra läxor och stressrelaterade symptom, särskilt bland de barn som har fönster mot en bullerutsatt sida (MacLachlan m fl 2025). EEA:s beräkningar motsvarar att över 13 000 barn i Sverige upplever lässvårigheter och drygt 3 000 har beteendeproblem på grund av transportbuller. Sammantaget föreligger starka skäl för att prioritera åtgärder som minskar bullret från trafiken, inte en förordning som ökar befolkningens utsatthet.

- Det vetenskapliga underlaget om allvarliga hälsorisker knutna till transportbuller har huvudsakligen genererats under de senaste 15 åren. Det är anmärkningsvärt att svenska myndigheter under samma tidsperiod vidtagit åtgärder som försvagat skyddet mot trafikbuller, bl a genom höjning av de tillåtna bullernivåerna vid fasad för nybyggnation. Ur ett europeiskt perspektiv tillämpar Sverige relativt höga riktvärden för trafikbuller vid fasad på nybyggda bostäder (Peeters & Nusselder, 2019) med nivåer som betydligt överstiger Världshälsoorganisationens hälsobaserade rekommendationer för väg- och spårtrafikbuller (WHO 2018). Att ytterligare försvaga hälsoskyddet avseende transportbuller som Boverket föreslår skulle försämrade en redan allvarlig situation och riskera att hälsovådliga bostäder byggs som blir kvar under årtionden.
- Ett flertal studier visar att avsaknad av ljuddämpad sida i bostaden leder till signifikant högre andel störda och sömnstörda av trafikbuller vilket innebär försämrade möjlighet till återhämtning från buller (Eriksson & Pershagen 2025). Effekterna ses även i nyare bostäder där riktvärdena inomhus uppnås och med stängda fönster. Danska studier visar att vägbullerexponering även på minst exponerad fasad ökar risken för kardiovaskulära och metabola sjukdomar som typ 2-diabetes. Eftersom sovrum oftare är placerade mot minst exponerad fasad i bullerutsatta lägen ges stöd för att sömnstörningar har betydelse för hälsoriskerna. Nyligen har studier visat att tillgång till ljuddämpad sida (minst 10 dB lägre bullernivåer än mest exponerad fasad) reducerar risker för

Parkinsons sjukdom och infertilitet knutna till vägtrafikbuller (Sørensen m fl 2024, Sørensen m fl 2026. Underlaget är dock otillräckligt för att kunna dra säkra slutsatser om eventuella skyddande effekter av tillgång till ljuddämpad avseende andra effekter än bullerstörning och sömnstörning.

- En väsentlig del av det vetenskapliga underlaget rörande allvarliga hälsoeffekter av långvarig exponering för trafikbuller baseras på studier från Europa, inte minst från Danmark, Schweiz och Sverige. Det innebär att resultaten är relevanta för svenska förhållanden, både avseende byggnadsteknik, trafiksituation och klimat. Forskningsaktiviteten inom området är hög, vilket innebär att rön om ytterligare negativa hälsoeffekter av trafikbuller ständigt tillkommer och att mekanismer bakom dessa klargörs. Av särskild betydelse för Boverkets förslag är pågående svensk-danska studier om effekter av ljuddämpad sida på trafikbullerorsakade kardiovaskulära sjukdomar och typ 2-diabetes. Om resultaten går i linje med tidigare fynd skulle det tala för att tillgång till tyst sida kunde vara en effektiv metod att skydda boendes hälsa i bullerutsatta lägen. De aktuella studierna beräknas vara avslutade inom ett par år och det förefaller rimligt med ett moratorium avseende förändringar i trafikbullerförordningen i avvaktan på att resultaten från dessa studier blir tillgängliga.
- Boverkets förslag innebär att inga begränsningar av trafikbullernivåer vid mest exponerad fasad kommer att gälla och att kraven på tillgång till ljuddämpad sida i varje bullerutsatt bostad bortfaller. I stället ställs krav på ljuddämpad fasad i byggnaden vid bullerutsatta lägen. Det innebär att tillgång till ljuddämpad utemiljö nära bostaden ska säkras. Boverket presenterar dock inga belägg för att en ljuddämpad utemiljö skyddar mot de allvarliga negativa hälsoeffekter som knutits till trafikbullernivåer vid mest exponerad fasad. De vetenskapliga underlag som föreligger visar att rummens placering i bostaden avseende ljuddämpad sida har betydelse för bullerstörningar och sömnstörningar och möjligen även för allvarliga hälsoeffekter. Det är helt oklart i vilken utsträckning Boverkets förslag om tillgång till ljuddämpad utemiljö kompenserar för de

negativa hälsoeffekter som uppkommer om rum mot ljuddämpad sida saknas.

- Boverkets förslag om försämrat skydd avseende trafikbuller omfattar inte bara nyproduktion av bostäder utan även ändringar, till exempel omvandling av kontorslokaler till bostäder, vilket gör konsekvenserna mer vittomfattande och allvarliga från ett folkhälsoperspektiv. Det finns även anledning att ifrågasätta Boverkets påstående om att ett behållande av nuvarande trafikbullerförordning inte medför någon förändrad hälsopåverkan. Pågående urbanisering och tilltagande arbete från hemmet innebär att bullerpåverkan i bostaden torde öka även om trafikbullerförordningen inte ändras. Dessutom anger Boverket att det inte är uteslutet att bostadsbyggandet i bullerutsatta lägen ökar genom det nya förslaget.
- Det saknas i Boverkets underlag en detaljerad konsekvensutredning omfattande antalet bostäder som berörs av förslaget, ekonomiska vinster vid genomförande och omfattningen av de negativa hälsoeffekterna. Beslut om så genomgripande försämringar av hälsoskyddet kopplat till trafikbuller kräver bättre underlag. Under de senaste åren har Boverket medverkat till en rad ändringar i trafikbullerförordningen som i samtliga fall försämrat hälsoskyddet avseende trafikbuller. Ett övergripande syfte förefaller vara att öka nybyggnationen av bostäder. Det finns dock en rad olika åtgärder som skulle kunna öka bostadsbyggandet, och bättre utnyttja befintligt bostadsbestånd, utan att det får negativa konsekvenser för folkhälsan.
- Som påpekas av Boverket saknas även en kvantifiering av de potentiellt ökade kostnaderna för hälso- och sjukvård samt för sjukskrivningar och produktionsbortfall förslaget för med sig. Utan en sådan analys är det omöjligt att bedöma förslagets totala samhällsekonomiska konsekvenser.
- Även vid sidan av det nu aktuella förslaget om ändringar i trafikbullerförordningen finns anledning att mer ambitiöst utreda hälsokonsekvenser och medföljande samhällsekonomiska

kostnader av de försämringar av hälsoskyddet avseende trafikbuller som genomförts de senaste åren, t ex beslutet 2017 om höjning av acceptabla trafikbullernivåer vid fasaden i nyproducerade bostäder. De återkommande Miljöhälsorapporterna är ett viktigt instrument i detta avseende. För att belysa hälsoeffekter av långtidsexponering för trafikbuller skulle en utveckling av Lägenhetsregistret vid Lantmäteriet vara önskvärd så att varje bostads läge i förhållande till byggnadens fasader kan specificeras. Den av Naturvårdsverket nyligen genomförda nationella bullerkartläggningen är även värdefull om data anpassas för användning i epidemiologiska studier och retroaktivt. Boverket bör aktivt stödja utredning och forskning som belyser hälsokonsekvenser av fortlöpande förändringar i trafikbullerförordningen.

- Boverket hävdar i rapporten att förslaget inte bedöms påverka utvecklingstrenden för miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö eller möjligheterna att nå målet. Detta påstående saknar stöd och motsägs av den underliggande hälsokonsekvensutredningen (Eriksson & Pershagen 2025). Enligt precisering nr 8 i miljömålet God bebyggd miljö ska människor inte utsättas för skadliga luftföroreningar, ljudnivåer eller andra oacceptabla hälso- eller säkerhetsrisker. Ambitionen i preciseringen Hälsa och säkerhet uttrycks som att skador orsakade av skadliga ljudnivåer och andra störningar så långt som möjligt bör undvikas. Vilken nivå som fastställs vara skadlig bör grundas i en vetenskapligt baserad riskbedömning. Riskbedömningen kan ändras över tid beroende på nya vetenskapliga rön. Här frångår såväl nuvarande riktvärden i Trafikbullerförordningen som Boverkets aktuella förslag miljömålets ambition om grund i vetenskap.
- Vidare visar Trafikanalys uppföljning av de transportpolitiska målen att bullerutvecklingen redan som det är går åt fel håll, dvs. att utsattheten för trafikbuller i bostäder har ökat (Trafikanalys 2026). År 2025 gjorde Trafikanalys för första gången tolkningen att utsattheten för buller var större än när målen för "påverkan på människors livsmiljö" antogs, en bedömning som kvarstod även

2026. Som orsak till de ökade bullerproblemen angavs en kombination av en fortsatt ökad andel personer som bor i tätort och ett ökande trafikarbete. Med stor sannolikhet har även upplättnaderna av riktvärdena i trafikbullerförordningen som genomfördes 2017 spelat in. Enligt data från Folkhälsomyndighetens miljöhälsoenkät byggs allt fler bostäder i flerbostadshus i bullerutsatta lägen (Eriksson & Pershagen 2025).

- Boverket framhåller att kravet på detaljerade underlag redan i detaljplaneskedet innebär ekonomiska risker för den som vill bygga ett bostadshus i bullerutsatt läge, något som riskerar att dämpa viljan att bygga. Vidare skriver man att det står klart att regleringen begränsar vilka planlösningar som är möjliga i bullerutsatta lägen med höga ljudnivåer. Man utelämnar dock avsikten med regleringen och att det är en viktig folkhälsoåtgärd. Enligt gällande riktvärden bör bostäder inte lokaliseras i miljöer där 60 dBA överskrids och om en byggherre ändå vill göra det är det fullt rimligt att det behöver säkerställas att det blir en acceptabel ljudmiljö. Regleringen gör därmed det den ska – begränsar bostadsbyggande i potentiellt hälsoskadliga miljöer.
- Boverket argumenterar vidare att reglerna om ljuddämpad sida tillämpas felaktigt. Man pekar på planer som innebär att planbestämmelserna kring kravet på ljuddämpad sida inte regleras i detaljplanen utan i stället skjuts vidare till bygglovsskedet, något som inte följer lagstiftarens avsikter. Detta tolkas som att kravet på reglering av lägenhetsutformningen i detaljplanen upplevs som komplicerat och att reglerna är svåra att tillämpa, trots att det finns vägledning från bland annat Boverket. Här kan vi konstatera att lagstiftaren och Boverket misslyckats med att förmedla vad som gäller, något som kräver ökade utbildningsinsatser och vägledning, inte ytterligare uppluckringar i skyddet vad gäller buller.
- Under Centrala hälsokonsekvenser skriver Boverket "Det behöver beaktas att begränsningen på 65 dBA ekvivalent ljudnivå för bostäder på högst 35 kvm tas bort, vilket innebär att dessa bostäder kommer att kunna utsättas för högre ljudnivåer vid fasad".

Att bo i en lägenhet på högst 35 kvm med fönster enbart mot bullerutsatt sida och mer än 65 dBA vid fasad riskerar att inverka menligt på hälsan och strider mot all vetenskaplig evidens och gällande lagstiftning; WHO, MB, PBL m.fl.

- Vidare står att "De boendes hälsa kan påverkas av tillfälliga överskridanden av gällande inomhusnivåer samt lågfrekvent buller." Vi vill här påpeka att det är direkt felaktigt att benämna det som tillfälliga överskridanden då det för de boende kan pågå flera år. Sämre skydd mot buller i de mest bullerutsatta bostäderna ger fler överskridanden av maximalnivåerna och ökat genomslag av lågfrekventa komponenter i bostaden. Det kommer att ske även i sovrum då det inte kommer att finnas möjlighet att förlägga sovrummet mot en ljuddämpad sida. Lågfrekvent buller och många ljudhändelser är två av de viktigaste komponenterna vad gäller störningseffekter och sömnpåverkan. Denna hälsopåverkan kan inte anses ringa eller helt tillfällig.
- Konsekvenserna kopplat till icke öppningsbara fönster och vädring är otillräckligt belysta. En betydande del av befolkningen sover med öppet fönster eller vädringslucka, vilket försvåras/omöjliggörs av de föreslagna ändringarna. Det kan inverka negativt på livskvalitet, sömn och hälsa. Vädring i starkt trafikutsatta lägen leder inte bara till ökat buller inomhus utan även till sämre luftkvalitet i bostaden. Luftföroreningar är en oberoende riskfaktor för bl a respiratoriska och kardiovaskulära sjukdomar. Vidare bortses helt från negativ hälsopåverkan av höga temperaturer inomhus, till vilket pågående klimatförändring bidrar.
- Slutligen saknar rapporten genomgående ett djupare resonemang om de konsekvenser förslaget för med sig ur ett jämlikhetsperspektiv. I avsnittet Jämställdhet och jämlikhet finns ett kort resonemang om barn, men ingenting som kopplar till jämlikhet. Om förslaget genomförs riskerar vi att bygga in ett systemfel där socioekonomiskt svaga grupper är de som riskerar att bo i sämre, potentiellt hälsoskadliga lägen vilket därmed motverkar jämlikhet och en god folkhälsa för alla.

Litteraturlista

EEA (2025). Environmental noise in Europe 2025. EEA rapport 05/2025. European Environmental Agency, Copenhagen. Environmental noise in Europe 2025 | Publications | European Environment Agency (EEA). Korrigendum 2026.

Eriksson C, Pershagen G (2025). Boverksuppdrag: Hälsokonsekvenser av att ta bort kravet på tillgång till ljuddämpad sida för bullerutsatta bostäder. Institutet för Miljömedicin, Karolinska Institutet.

Folkhälsomyndigheten (2023). Interaktivt faktablad om buller (Miljöhälsoenkäten) [Miljöhälsoenkäten – Buller](#) (2026-08-12)

Folkhälsomyndigheten (2024). Boende- och närmiljö påverkar vår hälsa – Miljöhälsorapport 2024. Stockholm: Folkhälsomyndigheten. Artikelnummer 24142.

Maclachlan L, Axelsson Ö, Pyko A, Georgelis A, Merritt A-S, Eriksson C (2025). Trafikbuller och barns välbefinnande och hälsa i Stockholms län. Rapport 2025:02. Stockholm: Centrum för arbets- och miljömedicin, Region Stockholm.

Peeters B, Nusselder R (2019). Overview of critical noise values in the European Region. Report No. M+P.BAFU.18.01.1, Revision 4. Vught, The Netherlands: M+P raadgevende ingenieurs BV. Prepared for the EPA Network Interest Group on Noise Abatement (IGNA).

Sørensen M, Poulsen AH, Nøhr B, Khan J, Ketzel M, Brandt J, Raaschou-Nielsen O, Jensen A. Long term exposure to road traffic noise and air pollution and risk of infertility in men and women: nationwide Danish cohort study. BMJ. 2024 Sep 4;386:e080664.

Sørensen M, Poulsen AH, Raaschou-Nielsen O, Thygesen LC, Brandt J, Andersen C, Münzel T. Road Traffic Noise, Noise Difference Between Residential Facades, and Risk of Parkinson Disease. JAMA Neurol. 2026 Jul 20:e262262.

Trafikanalys (2026). *Uppföljning av de transportpolitiska målen 2026*. Rapport 2026:4. Stockholm.

World Health Organization Regional Office for Europe (2018).
Environmental noise guidelines for the European Region. Copenhagen:
WHO Regional Office for Europe.