



Stadsledningsförvaltningen

Tjänsteskrivelse

2026-06-01

KS/2026:244

Yttrande över remiss om Regeringens föreslagna ändringar i trafikbullerförordningen

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar att, som eget yttrande över Regeringens föreslagna ändringar i trafikbullerförordningen, översända stadsledningsförvaltningens tjänsteskrivelse daterad 2026-06-01.

Sammanfattning

Regeringen har sänt föreslagna ändringar i trafikbullerförordningen på remiss till Solna stad. Dagens krav på planlösningar i bullerutsatta lägen invid vägar och järnvägar föreslås tas bort. I stället för dagens bullerkrav vid fasad för varje bostad, föreslår Regeringen att det ska räcka att själva byggnaden har en ljuddämpad sida. Lägenheter i byggnaden föreslås dock kunna utformas fritt, och inte utifrån buller från väg- och spårtrafik. För den enskilda bostaden blir konsekvensen att endast ljudnivån inomhus behöver uppfyllas avseende väg- och spårtrafikbuller. Positiva effekter som uppges är att de föreslagna författningsändringarna skulle kunna leda till förenklad planering, större flexibilitet i utformning av bostäder samt ett varierat bostadsutbud.

Solna stad anser att dagens regelverk för framtagande av detaljplaner i bullerutsatta lägen fungerar väl. Dagens riktvärden för buller från spårtrafik och vägar, där bostadens olika funktioner och planlösning anpassas till lokala bullerföresättningar, fungerar väl och är accepterade inom byggbranschen. Med dagens regelverk ska – vid ekvivalentnivåer över 60 dBA – minst hälften av bostadsrummen i varje bostad större än 35 kvadratmeter vändas mot en ljuddämpad sida. Vid ekvivalentnivåer över 65 dBA ska med dagens riktvärden samtliga bostäder, oavsett storlek, ha minst hälften av bostadsrummen mot ljuddämpad sida. Med Regeringens förslag blir det helt fritt att utforma bostäders planlösningar utan hänsyn till väg- och spårtrafikbuller, då det föreslås räcka att själva byggnaden har en ljuddämpad sida.

Att som i Regeringens förslag släppa planlösningarna kopplat till buller helt fria ser inte staden som rätt väg att gå, då det riskerar att leda till ohälsosamma boendemiljöer. Staden anser att det är fortsatt angeläget att utforma planlösningar för en god ljudmiljö vid planering av bostäder i bullerutsatta lägen. Staden avstyrker därför Regeringens förslag till ändringar i trafikbullerförordningen.

Om lättnader för buller från spårtrafik och vägar ändå skulle bedömas vara önskvärt, föreslår staden en alternativ väg. I trafikbullerförordningen skulle ljuddämpad sida kunna krävas utanför bostadsrumms "fönster" i stället för vid bostadsbyggnads "fasad". Ett sådant angreppssätt skulle kunna kompletteras med klargöranden av vilka tekniska lösningar som ska godtas för att åstadkomma ljuddämpade nivåer utanför bostadsrumms fönster. Krav på ljuddämpad sida för bebyggelsen som helhet bör kvarstå, även om man väljer denna väg, liksom i Regeringens förslag.



Solna stad anser att trafikbullerförordningen bör tydliggöras eller ändras avseende buller från flygplatser. Bostäder bör tillåtas vid överskridande av 55 dBA FBN, så länge minst hälften av varje bostads bostadsrum vänds mot en sida där ljudnivån inte överstiger 55 dBA FBN, och så länge den sidan även är ljuddämpad utifrån väg- och spårtrafikbuller. För denna typ av buller behöver tekniska lösningar som skärmtak och täta balkongräcken tillåtas för att skapa en sida med högst 55 dBA FBN, då det inte är möjligt att skapa ljuddämpade sidor endast genom placering av byggnader.

Solna stads förslag skulle underlätta bostadsbyggande i Norra Hagastaden, en stadsdel av regional betydelse som ett av Europas främsta innovationsdistrikt inom life science. Om Regeringens förslag blir verklighet, utan Solna stads förslag, blir obalansen än större mellan regelverket för väg- och spårtrafikbuller å ena sidan, och buller från flygplatser inklusive Karolinska Solnas helikoptrar å den andra.

Alessandra Wallman
Stadsdirektör

Emelie Grind
Förvaltningschef

Beslutet expedieras till

För åtgärd: Regeringskansliet, Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Bakgrund

Regeringen har sänt föreslagna ändringar i trafikbullerförordningen på remiss till ett antal remissinstanser, däribland ett trettiotal kommuner, inklusive Solna kommun (Solna stad, staden). Boverkets rapport 2026:13 ”Uppdrag att föreslå ändringar i trafikbullerförordningen” ligger som grund för Regeringens föreslagna förändringar i trafikbullerförordningen. Remissvaren ska ha inkommit till Landsbygds- och infrastrukturdepartementet senast den 7 september 2026.

Beredning

Ärendet har beretts av Samhällsbyggnadsförvaltningen.

Ärendet

I Boverkets rapport 2026:13 ”Uppdrag att föreslå ändringar i trafikbullerförordningen” föreslås nuvarande krav på bostadsrums orientering kopplat till buller tas bort. När bostäder planeras i bullerutsatta lägen ska idag minst hälften av bostadsrummen i *varje lägenhet* placeras mot en ljuddämpad sida. Enligt förslaget ska det räcka att en ljuddämpad sida kan åstadkommas för *byggnaden* som helhet.

Med dagens regelverk ska, vid ekvivalentnivåer över 60 dBA, minst hälften av bostadsrummen i varje bostad större än 35 kvadratmeter vändas mot en ljuddämpad sida. Vid ekvivalentnivåer över 65 dBA ska med dagens regelverk samtliga bostäder, oavsett storlek, ha minst hälften av bostadsrummen mot ljuddämpad sida.



Med Regeringens föreliggande förslag blir det helt fritt att utforma bostäders planlösningar, då det räcker att själva byggnaden har en ljuddämpad sida.

Nuvarande och föreslagen lydelse av 3 och 4 §§ förordningen (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader (trafikbullerförordningen) återges nedan.

Nuvarande lydelse:

3 § Buller från spårtrafik och vägar bör inte överskrida

1. 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad, och
2. 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå vid en uteplats om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnaden.

För en bostad om högst 35 kvadrat meter gäller i stället för vad som anges i första stycket 1 att bullret inte bör överskrida 65 dBA ekvivalent ljudnivå vid bostadsbyggnadens fasad.

4 § Om den ljudnivå som anges i 3 § första stycket 1 ändå överskrids bör

1. minst hälften av bostadsrummen i en bostad vara vända mot en sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrids vid fasaden, och
2. minst hälften av bostadsrummen vara vända mot en sida där 70 dBA maximal ljudnivå vid fasaden inte överskrids mellan kl. 22.00 och 06.00.

Vid en sådan ändring av en byggnad som avses i 9 kap. 15 § 1 plan- och bygglagen (2010:900) gäller i stället för vad som anges i första stycket 1 att minst ett bostadsrum i en bostad bör vara vänt mot en sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrids vid fasaden.

Föreslagen lydelse:

3 § Buller från spårtrafik och vägar bör inte överskrida

1. 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad, och
2. 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå vid en uteplats om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnaden.

4 § Om den ljudnivå som anges i 3 § första stycket 1 ändå överskrids bör det finnas minst en ljuddämpad sida som skapar förutsättningar för en god utemiljö i anslutning till byggnaden.

Vid en ljuddämpad sida bör:

1. 55 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskridas vid hela fasaden, och
2. 70 dBA maximal ljudnivå vid hela fasaden inte överskridas mellan 22.00 och 06.00.



Om byggnaden vid tillämpning av första stycket har olika långa sidor bör i första hand en längre sida väljas.

Positiva effekter som anges som skäl till föreslagna förändringar

De positiva effekter som uppges i Boverkets rapport är att förslaget ska förenkla detaljplanering, ge större flexibilitet i utformning av bostäder samt ett mer varierat bostadsutbud.

Ekonomiska konsekvenser och finansiering

De ekonomiska konsekvenserna av Regeringens förslag är svåra att uppskatta, men föreslagna regellättnader bedöms bidra till en risk för negativa hälsoeffekter, och därmed kostnader, över tid.

Konsekvenser för barn

Med föreslagna författningsändringar riskerar fler barn att växa upp i bostäder där fler rum, eller till och med samtliga rum, är vända mot mycket bullerutsatta lägen. Det är svårt att se att en tystare innergård, som enligt förslaget till förordning inte kommer att vara ett krav, skulle kunna kompensera för detta.

Nyproducerade lägenheter kommer i ökad grad vändas mot bullerutsatt sida. Barn har inte samma möjlighet som vuxna att själva välja sin omgivning utan är beroende av vuxna för att få skydd. Barn till vuxna, som saknar möjlighet att välja en bostad med rum mot ljuddämpad sida, drabbas hårdare än barn vars vårdnadshavare kan välja ett mindre bullerutsatt boende. Därmed riskerar förslaget leda till ökad ojämlikhet och segregation.

Stadsledningsförvaltningens synpunkter och förslag

Solna stad avstyrker Regeringens förslag till ändringar i trafikbullerförordningen

Dagens regelverk för framtagande av detaljplaner i bullerutsatta lägen fungerar väl. De gällande bullerriktvärden där bostadens olika funktioner anpassas till de lokala bullerföreskrifterna på platsen fungerar väl, och är accepterade inom byggbranschen. Att som i Regeringens förslag släppa planlösningarna kopplat till buller helt fria ser inte Solna stad som rätt väg att gå, eftersom det riskerar att leda till ohälsosamma boendemiljöer.

Med dagens regelverk omvandlas i Solna gator av motorledskaraktär till stadsgator, och byggande sker invid några av Sveriges mest trafikerade järnvägar, samtidigt som boendemiljön i varje enskild bostad ändå kan anses vara tryggad. Med föreslagna författningsändringar riskerar betydligt fler bostadsrum vändas mot kraftigt bullerutsatta vägar och järnvägar, om nya detaljplaner tas fram i sådana lägen. Långvarig exponering för trafikbuller är väl studerat och kopplas till flera allvarliga hälsoeffekter över tid. Växande hälsoproblem på grund av ökad bullerexponering riskerar att leda till ökade samhällskostnader.

Om förslaget blir verklighet, kan efterfrågan på lägenhetsstorlekar och planlösningar, utsikt, väderstreck och liknande ges prioritet framför de boendes hälsa och ljudmiljö. Boendekvaliteter blir ojämnt fördelade när bostäder i ett bullerutsatt läge kan vändas med samtliga bostadsrum mot ljuddämpad gårdssida, eller med samtliga rum mot den bullerutsatta sidan.



De sociala effekterna riskerar bli stora om undermåliga boendemiljöer byggs, utan möjlighet att med rimlig ljudnivå öppna bostadens fönster och vädra mot frisk luft. Endast inomhusriktnärdena för buller blir i praktiken styrande. Även i bullerutsatta rum i soliga väderstreck har dock människor behov av att kunna öppna ett fönster, varvid trafikbullret kan bli en högst påtaglig del av boendemiljön.

Förslaget att i trafikbullerförordningen ta bort alla krav på planlösningar kopplat till buller medför en risk för undermåliga boendemiljöer som inverkar negativt på människors hälsa. Det är svårt att förstå varför Regeringen vill göra så stora lättnader i förordningen.

Dagens regelverk, där krav på planlösningar ställs i bullerutsatta lägen, så som att minst hälften av bostadsrummen orienteras mot luddämpad sida, bedöms som en lämplig miniminivå. Dagens regelverk är även accepterat av byggbranschen, för att möjliggöra hälsosamma bostäder även i bullerutsatta lägen. Snarare borde större – inte mindre – omsorg, än trafikbullerförordningen idag kräver, läggas vid att vända bostadsrum, och då i första hand sovrum, mot luddämpad sida i de fall detta går. Regeringens förslag att ändra trafikbullerförordningen avstyrks därför.

Om lättnader för buller från spårtrafik och vägar bedöms önskvärt, föreslår Solna stad en alternativ väg

Om man trots allt ser behov att göra det enklare och mer flexibelt att planera och bygga bostäder i bullerutsatta lägen vid spår och vägar, skulle en möjlig väg kunna vara att utreda effekterna av att i trafikbullerförordningen kräva luddämpad sida utanför bostadsrumms ”fönster” i stället för vid bostadsbyggnads ”fasad”. Ett sådant angreppssätt skulle kunna kompletteras med klargöranden av vilka tekniska lösningar som ska godtas för att åstadkomma luddämpade nivåer utanför bostadsrumms fönster. Exempelvis skulle det kunna klargöras att en indragen balkong med tätt balkongräcke och ljudabsorbent i balkongtak ska godtas för att klara ljudnivåer motsvarande luddämpad sida vid fönstret/balkongdörren bakom. Sådana mindre justeringar av regelverket skulle kunna ge större flexibilitet för planlösningar i bullerutsatta lägen än idag, men inte helt ta bort grundtanken att minst hälften av bostadsrummens ska vara vända mot rimliga ljudnivåer. Effekten skulle bli att boende även fortsatt får möjlighet att öppna ett fönster, utan uppkomst av betydande olägenhet. Samtidigt bör man vara medveten om att en teknisk lösning, såsom en balkong som ger en bättre ljudmiljö innanför, inte fullt ut kan ersätta en attraktiv luddämpad sida, såsom en tyst, grönskande innergård. Krav på luddämpad sida för bebyggelsen som helhet bör därför kvarstå, även om man väljer denna väg, liksom i Regeringens förslag.

Solna stad föreslår förtydliganden och/eller ändringar angående buller från flygplatser

Boverket nämner i sin rapport 2026:13 att det är otydligt hur förordningen ska tillämpas när det gäller buller från flygplatser. Bland annat har en dom från Mark- och miljödomstolen (MÖD 2021-12-16 mål nr M 13953–19) baserats på 6 § trafikbullerförordningen utan hänsyn till 7 §. Detta kan försvåra möjligheterna att planera för bostäder. Solna stad ser positivt på Boverkets förslag att utreda frågan om maximala ljudnivåer avseende buller från flygplatser. Staden anser att 7 § trafikbullerförordningen behöver kunna tillämpas vid planering för nya bostäder.

I Solna stad ligger i stadsdelen Norra Hagastaden sjukhuset Karolinska Universitetssjukhuset i Solna med två helikopterplattor, vilket klassas som flygplats. Några planerade flygningar görs inte nattetid (22:00 – 06:00). Men eftersom helikoptrar rycker ut akut även nattetid – något som straffas hårt i beräkningen av FBN – är det omöjligt att för stora delar av Hagastaden att klara



trafikbullerförordningens gällande riktvärde 55 FBN utan att kunna arbeta med ljuddämpade sidor för bostadsbebyggelse.

Solna stad föreslår därför att trafikbullerförordningen ändras eller tydliggörs så att det är möjligt att arbeta med "luddämpad sida" för bostäder även avseende buller från flygplatser (FBN), på samma sätt som det idag är möjligt avseende väg- och spårtrafikbuller. En sådan luddämpad sida skulle både behöva uppfylla kraven avseende väg- och spårtrafikbuller och samtidigt att buller från flygplatser, så som Karolinska Solnas helikopterflygplats, inte överstiger 55 dBA FBN.

Bostäder bör således kunna tillåtas vid överskridande av 55 dBA FBN vid fasad, så länge minst hälften av bostadsrummen vänds mot en sida där ljudnivån inte överstiger 55 dBA FBN och den sidan även är luddämpad utifrån väg- och spårtrafikbuller. Avseende tillåtna maximalnivåer bör dagens 7 § trafikbullerförordningen kunna tillämpas, även i Norra Hagastaden.

När det gäller buller från flygplatser (FBN) ska tekniska lösningar som skärmtak, täta räcken och absorberer tillåtas för att skapa en sida med högst 55 dBA FBN, eftersom det inte är möjligt att skapa luddämpade sidor från flygbuller endast genom placering av byggnadsvolymer. Detta eftersom bullret kommer uppfraån, och därmed inte effektivt går att skärma för alla kvarter utan vissa inslag av tekniska lösningar.

Solna stads föreslagna förtydliganden eller ändringar skulle underlätta bostadsbyggande i Norra Hagastaden. Denna stadsdel planeras som en funktionsblandad utvidgning av Stockholms innerstad, av regional betydelse som ett av Europas främsta innovationsdistrikt inom life science.

Om Regeringens förslag till författningsändringar blir verklighet, utan ändringar liknande Solna stads förslag, blir obalansen än större mellan regelverket för väg- och spårtrafikbuller å den ena sidan, och buller från flygplatser inklusive den för Karolinska Solnas helikoptrar å den andra.

Som exempel skulle det fortsatt vara tveksamt huruvida bostäder kan medges där en bostads gatufasad utsätts för 56 dBA FBN från ambulanshelikoptrarna, trots att samma bostad även vänds mot en till tystare innergård. Med Regeringens förslag skulle bostäder samtidigt kunna uppföras enkelsidigt mot närliggande väg E4, med omkring 70 dBA ekvivalentnivå från vägtrafiken, så länge *byggnaden* som bostäderna ligger i får en luddämpad sida.

**Kommunstyrelsen****§ 152****Yttrande över remiss om Regeringens föreslagna ändringar i trafikbullerförordningen (KS/2026:244)****Beslut**

Kommunstyrelsen beslutar att, som eget yttrande över Regeringens föreslagna ändringar i trafikbullerförordningen, översända stadsledningsförvaltningens tjänsteskrivelse daterad 2026-06-01.

Sammanfattning

Regeringen har sänt föreslagna ändringar i trafikbullerförordningen på remiss till Solna stad. Dagens krav på planlösningar i bullerutsatta lägen invid vägar och järnvägar föreslås tas bort. I stället för dagens bullerkrav vid fasad för varje bostad, föreslår Regeringen att det ska räcka att själva byggnaden har en ljuddämpad sida. Lägenheter i byggnaden föreslås dock kunna utformas fritt, och inte utifrån buller från väg- och spårtrafik. För den enskilda bostaden blir konsekvensen att endast ljudnivån inomhus behöver uppfyllas avseende väg- och spårtrafikbuller. Positiva effekter som uppges är att de föreslagna författningsändringarna skulle kunna leda till förenklad planering, större flexibilitet i utformning av bostäder samt ett varierat bostadsutbud.

Solna stad anser att dagens regelverk för framtagande av detaljplaner i bullerutsatta lägen fungerar väl. Dagens riktvärden för buller från spårtrafik och vägar, där bostadens olika funktioner och planlösning anpassas till lokala bullerföresättningar, fungerar väl och är accepterade inom byggbranschen. Med dagens regelverk ska – vid ekvivalentnivåer över 60 dBA – minst hälften av bostadsrummen i varje bostad större än 35 kvadratmeter vändas mot en ljuddämpad sida. Vid ekvivalentnivåer över 65 dBA ska med dagens riktvärden samtliga bostäder, oavsett storlek, ha minst hälften av bostadsrummen mot ljuddämpad sida. Med Regeringens förslag blir det helt fritt att utforma bostäders planlösningar utan hänsyn till väg- och spårtrafikbuller, då det föreslås räcka att själva byggnaden har en ljuddämpad sida.

Att som i Regeringens förslag släppa planlösningarna kopplat till buller helt fria ser inte staden som rätt väg att gå, då det riskerar att leda till ohälsosamma boendemiljöer. Staden anser att det är fortsatt angeläget att utforma planlösningar för en god ljudmiljö vid planering av bostäder i bullerutsatta lägen. Staden avstyrker därför Regeringens förslag till ändringar i trafikbullerförordningen.

Om lättnader för buller från spårtrafik och vägar ändå skulle bedömas vara önskvärt, föreslår staden en alternativ väg. I trafikbullerförordningen skulle ljuddämpad sida kunna krävas utanför bostadsrumms ”fönster” i stället för vid bostadsbyggnads ”fasad”. Ett sådant angreppssätt skulle kunna kompletteras med klargöranden av vilka tekniska lösningar som ska godtas för att åstadkomma ljuddämpade nivåer utanför bostadsrumms fönster. Krav på ljuddämpad sida för bebyggelsen som helhet bör kvarstå, även om man väljer denna väg, liksom i Regeringens förslag.

Solna stad anser att trafikbullerförordningen bör tydliggöras eller ändras avseende buller från flygplatser. Bostäder bör tillåtas vid överskridande av 55 dBA FBN, så länge minst hälften av varje bostads bostadsrum vänds mot en sida där ljudnivån inte överstiger 55 dBA FBN, och så länge den sidan även är luddämpad utifrån väg- och spårtrafikbuller. För denna typ av buller behöver tekniska lösningar som skärmtak och tät balkongräcken tillåtas för att skapa en sida med högst 55 dBA FBN, då det inte är möjligt att skapa luddämpade sidor endast genom placering av byggnader.

Solna stads förslag skulle underlätta bostadsbyggande i Norra Hagastaden, en stadsdel av regional betydelse som ett av Europas främsta innovationsdistrikt inom life science. Om Regeringens förslag blir verklighet, utan Solna stads förslag, blir obalansen än större mellan regelverket för väg- och spårtrafikbuller å ena sidan, och buller från flygplatser inklusive Karolinska Solnas helikoptrar å den andra.