

**Handläggare**  
Pernilla Lunneskog  
Telefon: 08- 508 288 16**Till**  
Miljö- och hälsoskyddsnämnden  
2025-02-18, p.15

## Klagomål om stomljud från tvärbanan på Gröndalsvägen

### Förvaltningens förslag till beslut

1. Förelägga AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) att utföra planerad åtgärd (installation av spårstödsplattor) för att minska stomljudsnivåer från tvärbanan vid Gröndalsvägen 17 senast den 30 september 2026. En senareläggning av åtgärden kan dock godkännas av tillsynsmyndigheten om detta motiveras av att andra arbeten behöver gå före av säkerhetsskäl.

### Sammanfattning

Klagomål om stomljudstörning från tvärbanan inkom under januari och mars 2024. Klagandena upplever att stomljud uppkommer när tvärbanan åker förbi utanför fastigheten (Charlottental 12).

Miljöförvaltningen konstaterar att klaganden utsätts för höga stomljudsnivåer från tvärbanan som överskrider det riktvärde som normalt tillämpas för den typen av störning.

SL har redovisat vilka åtgärder de avser utföra på spåret sommaren 2026 för att minska på bullerstörningen. Åtgärderna är även nödvändiga av säkerhetsskäl men kan utifrån den aspekten vänta till 2028. Miljöförvaltningen anser att det med anledning av den konstaterade störning som uppstår för boende finns skäl att förelägga SL att utföra åtgärden senast 2026. Förvaltningen kan dock godkänna en senareläggning om det föranleds av att andra arbeten behöver gå före av säkerhetsskäl.

### Bakgrund

#### Stomljud

Stomljud beskrivs ofta som ett lågfrekvent buller som inte går att rikttningsbestämma i rummet. Stomljud har en lågfrekvent ljudkaraktär eftersom marken, grundläggningen och byggnadens golv och väggar släpper igenom låga frekvenser och hindrar höga. Då stomljudet överförs från hela golvytan eller från en vägg kan det

upplevas som mer störande än luftburet buller som tydligt kan identifieras komma från en riktning, till exempel ett fönster.

Stomljud som är orsakat av trafik kan upplevas som särskilt störande och är ofta både svårt att beräkna och att åtgärda.

I Sverige saknas nationellt antagna riktvärden för stomljud. Ofta tillämpas därför lokala eller projektspecifika mål och nivåer som bygger på tidigare erfarenheter. Ett samarbete inom den nationella bullersamordningen (Boverket, Folkhälsomyndigheten, Naturvårdsverket, Trafikverket och Transportstyrelsen) har lett till att riktvärdet *maximal stomljuds nivå inomhus*  $L_{maxF}=32$  dBA (32 dBA FAST) tagits fram<sup>1</sup>. Värdet avser trafikårsmedelnatt och får överskridas högst 5 gånger per natt vid nybyggnad av infrastruktur. I detaljplaner har värdet  $L_{maxS}=30$  dBA (30 dBA SLOW) använts<sup>2</sup>. Skillnaden mellan tidsvägning SLOW och FAST är 2-3 dBA, vilket innebär att riktvärde uttryckt som 32 dBA FAST motsvaras av 30 dBA SLOW.

Riktvärdet 32 dBA FAST tillämpas av bland annat Trafikverket och SL. Riktvärdet är framtaget för nybyggnation av trafikinfrastruktur men kan tillämpas i befintlig miljö.

I nämndens tillsyn gällande spårtrafik övervägs krav på åtgärder från verksamhetsutövare först när detta riktvärde överskrids.

## Ärendet

Miljöförvaltningen (förvaltningen) har under januari och mars 2024 tagit emot två klagomål från boende på Gröndalsvägen 17, som uppger att stomljud uppkommer när tvärbanan åker förbi utanför fastigheten (Charlottendal 12).

Tidigare har flera klagomål inkommit till förvaltningen vid närliggande adresser med samma störningskälla. Dessa klagomål har kunnat avslutas av miljöförvaltningen då åtgärd, i form av spårslipning av tvärbanans räls utanför de klagandes fastigheter utförts, vilket har medfört att störningen minskat för de klagande.

SL utförde en stomljudsmätning i den ena klagandes bostad den 12 mars 2024 som visade att den medelvärdesbildade maximala ljudnivån med tidsvägning FAST var 35 dBA. En uppföljande mätning utfördes den 10 maj, efter genomförd åtgärd (spårslipning) som visade 38 dBA. Även vid den uppföljande mätningen överskrids riktvärdet vilket indikerar en försämring efter utförd spårslipning. Under de två timmar som mätningen pågick den 10

---

<sup>1</sup> TDOK 2014:1021 och 2016:0246

<sup>2</sup> Dp 2009-00171-54, Detaljplan för fastigheten Linneduken 1 m.m. i stadsdelen Rikbsy i Stockholm

maj skedde 31 tågpassager, där samtliga passager överskred riktvärdet. Tågtrafiken passerar ca 7-11 meter utanför de klagandes fastighet med några minuters mellanrum. Enligt SL:s tidtabell trafikerar tågen under hela dygnet förutom ett uppehåll mellan ca 02:05-05:29 på vardagar. På helger har tågtrafiken endast ett uppehåll mellan ca 02:20-05:24.

Av de underlag som SL har inkommit med i ärendet framgår att störningen beror på att marken under spåret/gatan blivit ojämn. Det orsakar i sin tur ojämnheter och impulser i rälsen när spårvagnar passerar som uppfattas som stomljud. SL har redovisat den åtgärd som de anser lämplig att införa på platsen. För att komma till rätta med problemet behöver spåret/gatan grävas upp och den ojämna marken under ersättas. SL föreslår en mer beständig lösning än idag och föreslår spårstödsplattor i betong. Den föreslagna lösningen medför en mer vertikal dämpning för rälsen och det bedöms att uppkomsten av korrigerings- och stomljud därmed kommer att minska. Åtgärden bedöms kosta cirka 20 miljoner kronor med tillkommande kostnader för ersättningstrafik och eventuell evakuering av boende under byggtiden.

SL har i dialog med förvaltningen framfört att den planerade stomljudsåtgärden vid Gröndalsvägen ändå behöver ske senast sommaren 2028 utifrån ett säkerhetsperspektiv, eftersom marken under spåret sjunker. Detta är ett resultat av att tung trafik har belastat gatan under en lång tid. Skulle arbetet inte utföras inom några år finns risk för urspårning av tågen. Samma arbete bedöms även behövas intill Liljeholmens station, en sträcka som ligger några hundra meter bort från klagandenas bostäder. Detta arbete kan ur ett säkerhetsperspektiv inte vänta längre än sommaren 2026. Åtgärder av denna typ kan enligt uppgift från SL endast genomföras under en period av ca 8 veckor under sommaren då åtgärderna kräver att spårtrafiken stängs av och övrig trafik leds om. SL planerade innan klagomålsärendena att utföra de två arbetena under olika avstängningar, men med anledning av den olägenhet som har identifierats genom pågående klagomålsärenden har SL valt att ändra planeringen och avser istället göra en större avstängning och utföra båda arbetena samtidigt under sommaren 2026.

## **Förvaltningens synpunkter och förslag**

### **Tillämpliga bestämmelser**

2 kap. 3 § miljöbalken anger att alla som bedriver eller avser att bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd skall utföra de skyddsåtgärder, iaktta de begränsningar och vidta de försiktighetsmått i övrigt som behövs för att förebygga, hindra eller motverka att verksamheten eller åtgärden medför skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön. I samma syfte skall vid

yrkesmässig verksamhet användas bästa möjliga teknik. Dessa försiktighetsmått ska vidtas så snart det finns skäl att anta att en verksamhet eller åtgärd kan medföra skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön.

Av 2 kap. 7 § miljöbalken framgår att kraven i 2-5 §§ och 6 § första stycket gäller i den utsträckning det inte kan anses orimligt att uppfylla dem. Vid denna bedömning ska särskild hänsyn tas till nyttan av skyddsåtgärder och andra försiktighetsmått jämfört med kostnaderna för sådana åtgärder.

Av 26 kap. 9 § miljöbalken följer att en tillsynsmyndighet i det enskilda fallet får fatta de beslut som behövs för att domar och beslut enligt balken ska efterlevas. Myndigheten får dock inte vidta mer ingripande åtgärder än vad som är nödvändigt.

### **Miljöförvaltningens bedömning**

Förvaltningen konstaterar inledningsvis att det saknas nationella riktvärden för bedömning av huruvida stomljud från trafik utgör en olägenhet. Förvaltningen anser att det riktvärde som är framtaget av den Nationella bullersamordningen och som tillämpas av de stora aktörerna (Trafikverket och SL), 32 dBA maximal ljudnivå med tidsvägning FAST, kan läggas till grund för bedömningen.

Fastigheten Charlottendal 12 utsätts för höga stomljuds nivåer som överskrider riktvärdet med 6 dBA, alltså ett betydande överskridande. Stomljud är vidare en störning som upplevs särskilt störande då det lågfrekventa bullret oftast inte går att riktningsbestämma i rummet. Den olägenhet som klagandena utsätts för bedöms därmed vara betydande och angelägen att åtgärda.

Mätresultat i ärendet visar att den årliga spårslipningen som utförts tidigare och som åtgärdat störningen gällande tidigare klagomål inte varit tillräcklig för att åtgärda aktuell olägenhet utan istället lett till en försämring. Förvaltningen bedömer att ytterligare åtgärder behövs. Förvaltningen bedömer att föreslagen åtgärd är rimlig för att åtgärda störningen.

Den åtgärd SL redovisat för att minska stomljudsstörningen planerar SL ändå att göra utifrån ett säkerhetsperspektiv. Förvaltningen bedömer därför att kostnaden för att åtgärda störningen är rimlig.

SL planerar att vidta åtgärden redan under sommaren 2026, men det framgår att åtgärden ur säkerhetsperspektiv inte är nödvändig att vidta förrän 2028. För att inte riskera att åtgärden senareläggs med anledning av ändrade prioriteringar eller av ekonomiska skäl finner förvaltningen därför att det är rimligt att förelägga SL om att vidta åtgärden som planerat, dvs. senast under sommaren 2026.

De uppgifter som förvaltningen fått i ärendet hittills tyder inte på att åtgärden inte kommer att kunna utföras 2026 samtidigt som de andra nödvändiga åtgärderna i Liljeholmen. Förvaltningen har dock förståelse för att åtgärderna vid Liljeholmens station, som bedöms mer akuta ur ett säkerhetsperspektiv, kan behöva gå före.

Miljöförvaltningen anser med anledning av ovanstående att SL ska föreläggas att utföra planerad åtgärd för att minska stomljuds nivåer från tvärbanan utanför Gröndalsvägen 17 senast 30 september 2026. Åtgärderna kan dock senareläggas efter godkännande av tillsynsmyndigheten om det motiveras av att andra arbeten behöver gå före av säkerhetsskäl, såsom behov av att prioritera arbetena vid Liljeholmens station.

Slut.

Anna Hadenius  
Förvaltningschef

Maria Svanholm  
Avdelningschef