



SVEA HOVRÄTT
Mark- och miljööverdomstolen
Rotel 060108

DOM
2013-06-17
Stockholm

Mål nr
M 10049-12

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Vänersborgs tingsrätts, mark- och miljödomstolen, dom 2012-10-22 i mål nr M 488-12, se bilaga A

KLAGANDE

Trafikverket

Ombud: F N

MOTPART

1. C A

2. A H

3. C B C

4. T H

5. B J

6. S J

7. N W

Dok.Id 1084471

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 2290 103 17 Stockholm	Birger Jarls Torg 16	08-561 670 00 08-561 675 50	08-561 675 59	måndag – fredag 09:00-15:00
		E-post: svea.avd6@dom.se www.svea.se		

8. P W

9. Nämnden för Miljö & Hälsoskydd i Kungsbacka kommun

SAKEN

Föreläggande att dämpa trafikbuller på fastigheten A m.fl. i Kungsbacka kommun

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSLUT

Med ändring av mark- och miljödomstolens dom upphäver Mark- och miljööverdomstolen Nämndens för Miljö- & Hälsoskydd i Kungsbacka kommun beslut den 24 mars 2011, § 37.

YRKANDEN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Trafikverket har yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska upphäva mark- och miljödomstolens dom och fastställa Länsstyrelsens i Hallands län beslut den 16 januari 2012 i ärende nr 505-7777-11 att upphäva Nämndens för Miljö- & Hälsoskydd beslut den 24 mars 2011, § 37.

C A, A H, C B C, T H, S J, P W och N W samt Nämnden för Miljö-och Hälsoskydd i Kungsbacka kommun (nämnden) har bestritt ändring.

UTVECKLING AV TALAN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Trafikverket har anfört följande.

Det finns två fastigheter i området som enligt Trafikverkets beräkningar har en ekvivalent ljudnivå över 65 dB(A) vid fasaden. Fastigheten A har vid fasaden på nedre våningen en ljudnivå på 67 dB(A) och på övre våningen 68 dB(A). Fastigheten B har en ljudnivå på 66 dB(A) vid fasaden på båda våningarna. Totalt sett i området är det fem hus som har bullernivåer som överstiger gällande riktvärden utomhus. De hus som tidigare bedömts ha en ljudnivå 10 dB(A) över gällande riktvärde inomhus har fått fönsteråtgärder för en förbättrad inomhusmiljö. Åtgärderna är i enlighet med Trafikverkets åtgärdsprogram för att förbättra inomhusmiljön i bostäder utmed det statliga vägnätet. De övriga fyra husen klarar med god marginal riktvärdena både utomhus och inomhus. Ett av husen byggdes år 2000 varför det måste kunna förutsättas att frågan om buller behandlats vid frågan om bygglov.

Beräkningarna för väg E6 har ursprungligen baserats på trafikmängden år 2002 och för väg 158 år 2005. Väg E6 trafikerades år 2002 av 29 390 fordon per dygn. En ny mätning genomfördes 2011 och trafiken hade då ökat till 39 350 fordon per dygn. På väg 158 färdades 14 150 fordon vid mätningen och vid en ny mätning 2009 uppmättes

en smärre minskning av trafiken. På grund av den ökade trafiken har bullernivåerna räknats upp med 1 dB(A) sedan beräkningen. Hänsyn har tagits till att tung trafik ger upphov till mer buller än personbilar. Naturvårdsverkets "Nordisk beräkningsmodell för vägtrafikbuller" ligger till grund för beräkningen. Beräkningen av samhällsnyttan har gjorts i enlighet med de standarder och riktlinjer som utarbetats av ASEK (Arbetsgruppen för samhällsekonomiska kalkyl- och analysmetoder inom transportområdet).

Beräkningarna är gjorda på 30 år vilket är den tekniska livslängden på bullerskydden. Kostnaden för de åtgärdsförslag som Trafikverket förelagts att vidta har uppskattats till minst fem miljoner kronor. Åtgärden är inte samhällsekonomiskt lönsam. Det krävs mycket stora förändringar av trafikmängden för att det ska påverka ljudnivån. Det krävs en fördubbling av trafikvolymen för att ljudnivån ska öka med 3 dB(A). Det är därför inte rimligt att utföra de förelagda åtgärderna.

I det uppdrag Trafikverket fått från regeringen anges tydligt att Trafikverket i första hand ska åtgärda inomhusmiljön i de områden där utomhusbullernivån överstiger 65 dB(A). I detta steg ingår även att om möjligt göra vissa åtgärder för utomhusmiljön, såsom bullerskyddad uteplats, alltså inte att åtgärda hela utomhusmiljön.

Fastigheterna A, B, F och E har erhållit fasadåtgärder från Trafikverket. Åtgärderna består av fönsteråtgärder och ljuddämpande luftventiler. Trafikverket har inte vidtagit några mätningar för att säkerställa inomhusnivåerna. Fastigheterna C och D har inte erbjudits fönsteråtgärder eftersom de ligger under riktvärdet på 65 dB(A). Byggnaden på D är vidare uppförd år 2000 varför det måste förutsättas att fastighetsägaren har följt gällande byggregler och att kommunen granskat bygglovets från bullersynpunkt.

C A och A H (båda fastigheten D), C B C (fastigheten E), T H (fastigheten C), S J och B J (båda fastigheten B) samt P W och N W (båda fastigheten A) har anfört följande.

Trafikverket har inte undersökt olika möjligheter att bullerdämpa området. Det framgår inte om Trafikverket i utredningen tagit hänsyn till att tung trafik låter mer än en vanlig bil när de räknat upp bullernivån med 1 dB(A). Den tunga trafik som trafikerat väg 158 väljer nu väg E6. Om några år kommer det att vara fråga om en fördubbling av trafikmängden. Visserligen krävs enligt Boverket en fördubbling av trafiken för att ljudet ska öka med 3 dB(A) men de befintliga ljudnivåerna är redan så höga att de enligt de flesta studier är skadliga. Varje upplevd ljudnivåhöjning i utomhus- och inomhusmiljö är direkt skadlig i ett längre perspektiv. Det är inte tillräckligt att en fastighet får ett bullerplank vid en uteplats. Framför allt barnen vistas ute och då inte endast på en avgränsad uteplats.

Nämnden har anfört följande.

Nämnden ifrågasätter Trafikverkets utredning som visar att bullerskydd inte skulle vara samhällsekonomiskt lönsamt. Fråga är om Trafikverkets modell tar hänsyn till kostnaderna för långtidssjukskrivningar och konsekvenserna av att inte kunna tillgodogöra sig utbildning. Samhällets kostnader på lång sikt för hälsoeffekter hos de boende i området bedöms vara svåra att förutse men bedöms bli högre än kostnaden för den förelagda åtgärden. Det ligger nio fastigheter inom området. Förutom E, B, A, C och D bedöms även F och G bli berörda. C och D har inte tagit del av bidrag för fönsteråtgärder och inte genomfört sådana.

Sett över en längre tid är det samhällsekonomiskt lönsamt att vidta åtgärden. I området är eller har varit flera personer sjukskrivna i stressrelaterade sjukdomar som kan befaras ha samband med förhöjda ljudnivåer från vägtrafik. De bedöms vara känsligare än normalt och bedöms behöva en acceptabel ljudnivå i sin omgivning för att kunna tillfriskna. Även barnen påverkas så att de inte fullt ut kan tillgodogöra sig utbildning, vilket kan innebära att extra resurser krävs i skolan. Det kan också innebära att de inte klarar av att skaffa sig den utbildning som behövs för att kvalificera sig för ett jobb i vuxenlivet. Om barn drabbas av sjukdom som förstärks eller orsakas av deras bullriga miljö kan det också hänga med under lång tid i livet. Framst de boende på de två

fastigheter som inte genomfört fönsteråtgärder bedöms vara utsatta för störningar inomhus, till exempel under nattetid då sömnen kan störas.

Störningen från trafikbuller bedöms i detta fall utgöra risk för olägenhet för människors hälsa.

Att uppföra bullerskydd mot väg E6 dämpar framför allt bullret för de mest störda fastigheterna E, B, C och D. För dessa fastigheter skulle det innebära en reduktion som påverkar inomhusmiljön. Vidare skulle värden under 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå uppnås för tre fastigheter på hela tomten och för två fastigheter på delar av tomten.

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL

Enligt 2 kap. 3 § miljöbalken ska alla, som bedriver en verksamhet eller avser att bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd 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. Detta krav gäller enligt 7 § samma kapitel i den utsträckning det inte kan anses orimligt att uppfylla det.

Miljööverdomstolen har i tidigare domar (bl.a. rättsfallen MÖD 2007:16 och MÖD 2008:27) prövat frågor om åtgärder mot buller från vägtrafik och konstaterat att det finns ett allmänt behov av åtgärder och att utgångspunkten bör vara att uppnå de riktvärden för buller som framgår av propositionen "Infrastrukturinriktning för framtida transporter" (prop. 1996/97:53). Någon revidering av målsättningen i propositionen har inte skett. Mark- och miljööverdomstolen utgår därför även i nu aktuellt fall från att målsättningen är de riktvärden som anges i infrastrukturpropositionen. Detta innebär att för bostäder bör bullernivån inomhus inte överstiga 30 dB(A) ekvivalent värde och bullernivån utomhus (vid fasad) inte överstiga 55 dB(A) ekvivalent värde. Maximalnivån vid uteplats i anslutning till bostad bör inte överstiga 70 dB(A). När det gäller befintliga miljöer anges att i en första etapp bör ett åtgärdsprogram genomföras som syftar till att i första hand klara

angivna nivåer på buller inomhus för fastigheter med en ekvivalentnivå utomhus om 65 dB(A) eller mer. Anledningen till detta är åtgärdsbehovets omfattning i landet och behovet av planering och prioritering för att genomföra åtgärderna. I propositionen uttalas vidare att i de fall utomhusnivån inte kan reduceras till rekommenderade nivåer bör inriktningen vara att inomhusvärdena inte ska överskridas.

Vid avgörandet av vilka åtgärder som kan anses rimliga att vidta för att uppnå ovan angivna värden måste det alltid göras en bedömning av de faktiska förhållandena i varje enskilt fall. Den aktuella bullersituationen måste då ställas mot vilken bullerreducering som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimlig att åstadkomma.

Av utredningen i målet framgår att den ekvivalenta ljudnivån utomhus uppgår till 66 dB(A) vid B och till 68 dB(A) vid A. Dessa värden kvalificerar i vart fall till åtgärder för att uppnå gällande riktvärden för inomhusmiljön. Fastighetsägarna har redan erhållit bidrag till fönsteråtgärder, men det saknas utredning om resultatet av installationerna. Inte heller beträffande övriga fastigheter har bullernivåer för inomhusbuller redovisats. Det kan inte utan utredning av bullersituationen inomhus föreskrivas ytterligare åtgärder för att förbättra denna. Vad gäller situationen utomhus kan konstateras att det har utretts att bullernivåerna är höga vid vissa fastigheter och dessa bör, i enlighet med den allmänna målsättning som bör gälla enligt den nämnda propositionen, åtgärdas för att en god miljö och hälsa ska uppnås. Det åtgärdsförslag som nu är under prövning är dock mycket omfattande och kommer enligt Trafikverkets beräkningar att kosta omkring fem miljoner kronor. Vid en avvägning enligt 2 kap. 7 § första stycket miljöbalken anser Mark- och miljööverdomstolen att kostnaden för åtgärden inte står i rimlig proportion till bullerproblemets omfattning.

Mark- och miljööverdomstolen bifaller därför Trafikverkets yrkande och upphäver nämndens beslut den 24 mars 2011.

Domen får enligt 5 kap. 5 § lagen (2010:921) om mark- och miljödomstolar inte överklagas.

I avgörandet har deltagit hovrättsrådet Ulla Bergendal, tekniska rådet Anna-Lena Rosengardten, hovrättsrådet Mikael Hagelroth, referent, och adjungerade ledamoten Anna Stenberg.

Föredragande har varit hovrättsfiskalen Cornelia Svensson.



KLAGANDE

1. C A
2. Nämnden för Miljö & Hälsoskydd i Kungsbacka kommun
3. N W
4. P W

MOTPART

Trafikverket

ÖVERKLAGAT BESLUT

Länsstyrelsens i Hallands län beslut 2012-01-16 i ärende nr 505-7777-11, se bilaga 1

SAKEN

Föreläggande om att dämpa trafikbuller på fastigheten A m.fl., Kungsbacka kommun

DOMSLUT

Mark- och miljödomstolen upphäver Länsstyrelsens beslut och ändrar Nämndens för Miljö & Hälsoskydd i Kungsbacka kommun beslut av den 24 mars 2011 endast på så sätt att de föreskrivna åtgärderna ska utföras i samråd med tillsynsmyndigheten och att åtgärderna ska vara utförda 18 månader efter lagakraftäggande avgörande i saken.

BAKGRUND

Efter framställning från ägarna till fastigheterna B, A, C och D förelade nämnden för miljö- och hälsoskydd i Kungsbacka kommun den 24 mars 2011 Trafikverket att senast arton månader från delfående av beslutet tillse att bullerskydd anläggs längs E6 enligt åtgärdsförslag 1 i utredning utförd av WSP - PM 10131512.01 REV 2010-04-01 - eller att annan åtgärd som ger likvärdigt resultat avseende bullerreduktion vidtas för de i utredningen aktuella fastigheterna. Föreläggandet förenades med vite om 5 miljoner kr.

Sedan Trafikverket överklagat nämndens beslut upphävdes detsamma av länsstyrelsen den 16 januari 2012. Länsstyrelsen anförde härvid bl.a. följande. ”Av den i ärendet föreliggande bullerutredningen framgår att den förelagda åtgärden skulle minska bullret på fastigheterna E, B, A, C och D på ett påtagligt sätt, till en beräknad investeringskostnad om ca 5-10 miljoner kronor. Kostnadsberäkningen avser uppförandet av en bullervall med en bullerskärm ovanpå denna, längs med E6:an. Det är dock endast på A som utomhusbullret idag överstiger 65 dB(A) vid fasad. Enligt utredningen uppgår bullret där till 66 dB(A) vid fasaden på första våningen och till 67 dB(A) vid fasaden på andra våningen. Mot bakgrund av vägledande rättspraxis för när vägbuller kan anses motivera bullerdämpande åtgärder och den förhållandevis höga investeringskostnaden framstår nämndens föreläggande, vid en avvägning enligt 2 kap 7 § MB, som orimligt. Med bifall till överklagandet ska nämndens beslut därför upphävas.”

I länsstyrelsen har såväl länsjurist U S som miljöhandläggare A H avgett avvikande mening och anförts bl.a. följande.

U S

Av bullerutredningen framgår bl.a. att trafikbullernivåerna för fastigheten A överskrider den nivå om 65 dBA som enligt riksdagen i proposition 1996/97:53 angetts som riktvärde för bullernivå utomhus vid fasad för befintlig bebyggelse. Även övriga berörda fastigheter träffas av ett ansenligt buller, även om detta inte når upp till samma nivå som för fastigheten A. Det finns skäl anta att dagens bullernivåer i området är högre för samtliga fastigheter jämfört med vid tillfället för den vidtagna bullerberäkningen. Det är obestriddt att den förelagda åtgärden utgör en adekvat metod för att begränsa bullret på platsen.

Mot bakgrund av det anförda och till propositionerna 1996/97:53 och 2004/05:150 är det miljömässigt motiverat att bullersituationen på platsen nu beaktas i ett sammanhang. Det finns därmed bärande skäl för såväl den bedömning som nämnden gjort i ärendet som i de överväganden som legat till grund för nämndens beslut och föreläggande, däribland i vad avser den samhällsekonomiska nyttan av den nu förelagda åtgärden.

Föreläggandet framstår såsom väl anpassat. Föreläggandet är inte mer ingripande än vad som behövs och uppfyller även kraven på tillräcklig precision och tydlighet för att kunna efterkommas. Överklagandet borde avslås och nämndens beslut stå fast.

A H

Bullerutredningen är inaktuell på grund av att den är uträknad på en trafikmängd från år 2002. Till bulleruträkning bör en schablon för hur mycket bullernivån har ökat med den ökade trafikmängden som skett på 9 år eller så ska en ny bullermätning göras i ärendet. Utan uppdaterad bulleruträkning eller ny bullermätning går det inte att bedöma vilka fastigheter som ligger över riktvärdet. Det överklagade beslutet borde enligt min mening upphävas och ärendet återförvisas till nämnden för fortsatt handläggning i enlighet med det anförda.

Den i ärendet återopade bullerutredningen (WSP - PM 10131512.01 REV 2010-04-01) baseras på trafikräkningar från 2002 (väg E6) resp. 2005 (väg 158). Enligt utredningen är den beräknade medelljudnivån vid fasaden på bostadshuset på fastigheten A 66 dB(A) vid våning 1 och 67 dB(A) vid våning 2. Motsvarande värden för B är 65 resp. 65 dB(A), D 60 resp. 62 dB(A), C 56 resp. 58 dB(A) och E 57 resp 60 dB(A). I målet har trafikverket anförat att trafikökningen på väg E6 sedan 2002 medför en ökad bullerstörning om ca 1 dB(A).

Enligt utredningen kan ljudnivåerna efter utförande av bullerskydd längs E6 för en investeringskostnad om ungefär 5 miljoner SEK begränsas till (utgående från 2002 års trafikräkningar) för A 54 resp 55 dB(A), för B 54 resp. 55 dB(A), för D 56 resp. 58 dB(A), för C 56 resp. 56 dB(A) och E 54 resp 55 dB(A).

Bullerskydd runt A för en investeringskostnad om ca 1,3 miljoner SEK skulle enligt utredningen (med samma utgångspunkt som ovan) medföra att ljudnivåerna begränsas till för A 53 resp 58 dB(A) samt för B 60 resp. 61 dB(A).

YRKANDEN M.M.

Nämnden för Miljö- och hälsoskydd, P W och N W samt C A

har yrkat att länsstyrelsens beslut ska upphävas.

Trafikverket har bestritt ändring.

Nämnden för Miljö- och hälsoskydd har anfört bl.a. följande.

Enligt uppgift från Trafikverket har alla fastigheter med förhöjda ljudnivåer avseende inomhusvärden fått bidrag till fönsteråtgärder. Fastighetsägarna framför att alla 9 hus inte fått sådana åtgärder. Fastigheterna C och D har varken tagit del av bidrag eller genomfört åtgärder.

Flera av de boende har diagnostiserats med stressrelaterade åkommor. Dessa kan förvärras eller uppkomma av förhöjda bullernivåer. Det framförs att man aldrig kan ha ett samtal på sin uteplats eftersom trafikbullret överröstar det man säger. Inomhusmiljön är heller aldrig tyst. Man hör hela tiden ett sus av billjud. Man upplever somatiska besvär såsom huvudvärk, oro, ångest, insomningssvårigheter och sömnrörningar, vilket kan ge andra hälsobesvär.

De boende i det aktuella området framför också bl.a. att trafikräkningarna som använts i bullerutredningen är inte aktuella (de är från 2002 och 2005) och att det plank som finns längs 158 är inte ett bullerplank utan ska betraktas som ett insynskydd. De undrar om trafikverket har planer på att lösa in fastigheterna om de inte avser bekosta bullerskydd. De påpekar också att de flesta hus byggts innan motorvägen kom till. De påpekar att det bör vara mest effektivt att åtgärda utemiljön för alla fastigheter på en gång och inte bara en fastighet samt att Trafikverkets beräkning av kostnaderna för bullerskydd kan ifrågasättas eftersom deras erfarenhet är att den verkliga kostnaden vid andra liknande projekt blivit betydligt lägre än de offer-

ter man fått in. Detta har också verifierats vid muntlig kontakt av företag som bygger bullerskydd att kostnaden i detta fall borde bli klart lägre än den av trafikverket uppgivna kostnaden.

Trots genomförd och redovisad samhällsekonomisk kalkyl för åtgärd med bullerskydd längs E 6 bedömer nämnden det vara mest troligt att det sett över en längre tid ändå blir samhällsekonomiskt lönsamt att vidta denna åtgärd. I detta specifika område är eller har redan flera personer varit sjukskrivna i stressrelaterade sjukdomar som kan befaras ha samband med förhöjda ljudnivåer från vägtrafik. De bedöms vara känsligare än normalt för störning av trafikbuller och bedöms behöva en acceptabel ljudmiljö i sin omgivning för att kunna tillfriskna. Man bör även ta i beaktande risken för att barnen påverkas så att de inte kan fullt ut tillgodogöra sig sin utbildning, vilket bedöms kunna innebära att extra resurser behövs i skolan. Det kan också innebära att de inte klarar av att skaffa sig den utbildning som behövs för att kvalificera sig till ett jobb i vuxenlivet. Om barn drabbas av sjukdom som förstärks eller orsakas av deras bullriga miljö kan det också hänga med under lång tid i livet. Frågan är också om det är möjligt att på ett rättvist sätt värdera människors hälsa i pengar. Framför allt bedöms det vara mycket svårt att uppskatta de samhällsekonomiska effekterna av t.ex. långtidssjukskrivningar, sjukpension eller långvarig arbetslöshet.

Främst de boende på de 2 fastigheter som inte genomfört fönsteråtgärder bedöms vara utsatta för störningar inomhus t.ex. under nattetid då sömnen kan störas. Dels riskeras väckningseffekter och dels riskeras att den för kroppen välbehövlige djupsömnen störs så att den kortas av. Detta bedöms innebära att betydande risk föreligger i dessa fall att olägenhet för människors hälsa kan uppkomma till följd av störning av inomhusmiljön från trafikbuller. Störningen från trafikbuller bedöms således i detta fall utgöra risk för att olägenhet för människors hälsa enligt miljöbalkens definition kan uppkomma.

Sammantaget bedöms det vara skäligt att åtgärder vidtas i enlighet med föreläggandet. En sådan åtgärd är också helt i linje med vad som slås fast såsom långsiktiga

mål för att uppnå god ljudmiljö i proposition 1996/97:53 om Infrastrukturinriktning för framtida transporter och proposition 2004/05:150 om svenska miljömål.

Att uppföra ett bullerskydd mot E 6 dämpar framför allt trafikbullret från de mest störda fastigheterna som är E, B, A, C, D.

För dessa fastigheter skulle det innebära reduktion för inomhusmiljön samt att det på för tre fastigheter för hela tomten och för två fastigheter för delar av tomten innebär värden under riktvärdet för god ljudmiljö på 55 dBA ekvivalent nivå. Ett alternativ till att genomföra skyddsåtgärder för både utomhusmiljö som inomhusmiljö är att lösa in de värst drabbade fastigheterna. Detta bör bli en högre kostnad än för att låta bygga bullerskydd mot E 6.

P Woch N W (fastigheten A) har anfört bl.a. följande till utveckling av sin talan. De har blivit lovade bullerskydd. De har varit i kontakt med Vägverket ett flertal gånger sedan 1992, men beslut har hela tiden skjutits på framtiden av olika orsaker. Trafikrytmen har ändrats radikalt sedan den tidigare mätningen gjordes. Ett bullerskydd måste sättas upp utefter E6 på en sträcka av 100 – 120 m. Alternativet är att fastigheten inlöses till ett marknadsmässigt pris.

C A (fastigheten D) har anfört bl.a. följande till utveckling av sin talan. Hon har inte beretts möjlighet att yttra sig under länsstyrelsens handläggning och heller inte tillställts länsstyrelsens beslut. Hon fick reda på beslutet på omvägar.

Hennes fastighet fick bygglov 1999 för att Trafikverket muntligen hade lovat en bullerdämpning även utmed denna del av E6. Strax norr därom är det bullerdämpat, liksom utmed väg 158.

Trafikverket anser det inte samhällsekonomiskt försvarbart att bullerdämpa för endast en fastighet. Det rör sig primärt om 3-4 fastigheter med minst 4 personer i varje fastighet. Området är stort med 25-talet fastigheter, barn som rör sig i området, inte bara runt sin fasad till hus. En cykelväg, en utav Kungsbackas större cykelleder går utmed väg 158 och korsar det berörda området. Vinning av bullerdämpning med

absorberande material är ju inte bara för dessa fyra fastigheter, utan gör en säkrare cykelled och skolväg för barnen, ett sundare område för alla boende och framförallt en sund miljö för nattsömn och rekreation.

Hon vet att den geotekniska undersökningen är viktig och att området inte är helt enkelt, men att det bitvis finns bullervallar man kan fästa dessa skydd mot och även att 1 meter högt skydd bitvis sänker bullernivån avsevärt från däckfriktionen. Enligt uppgift skulle kostnaderna för bullerdämpning för ett underhållsfritt och absorberande skydd bli långt ifrån Trafikverkets kalkyler. Enligt personer utmed väg 158 som har fått bullerdämpning gjorde Trafikverket där en kalkyl på 2,5 miljon medan kostnaden slutade på drygt 900 000 kr. En bullerdämpning behöver inte kosta vad Trafikverket har kalkylerat med. Med dialog med boende och kommun finns det säkert en modern och hållbar lösning att nå, utan att skattemedel skall slösas med för människors hälsa. Hon är vidare övertygad om att Kungsbacka kommer att växa och att ljudnivån från vägarna kommer att öka. Den stora frågan är inte hur eller när det skall bullerdämpas utan istället gäller bullerdämpning eller inlösen utav fastigheterna i området.

Vid kontakter med leverantörer av bullerskydd framkommer att det finns många lösningar och möjligheter. Det behövs inte ett 6 m högt skydd, bitvis kan det räcka med 1 meter av absorberande material. Trafikverket har inte har tittat på möjliga lösningar för ett hållbart samhälle, utan endast på lösningar som i pappersform blir dyra. I deras hantering har det dessutom bara blivit en bullerutsatt fastighet kvar. Ett absorberande material skyddar inte bara boende utan det dämpar ju ljudnivån in i Kungsbacka skogen och ner i områden mot Kungsbacka innerstad. Det finns inte några samhällsekonomiska förluster för detta stora område, snarare en vinst i samhällsekonomin där boende inte riskerar att bli sjuka utan kan fortsätta att bidra med samhällsekonomin genom arbete och studier.

Trafikverket har svarat följande.

P W och Ni W anför att beslutet grundas på en gammal bullermätning och hänvisar till ett protokoll från 1998. Trafikverkets bullerberäkningar utfördes dock 2010 och utgår från trafiksiffror från 2002 och 2005 för E6 resp. väg 158, vilket

framgår av den PM från WSP som bilagts Trafikverkets överklagande 2011-04-20 av kommunens beslut. Beträffande utvecklingen av trafiken därefter kan Trafikverket tillägga att trafiken har minskat något på väg 158. Mellan 2005 och 2009 sjönk trafiken från 14 150 till 14 030 ÅDT. Fastigheten A berörs i första hand av buller från E6. Enligt helt färsk trafikuppgifter har det skett en trafikökning på E6 sedan 2002 (från 29 390 till 39 350 ÅDT). Som en följd härav beräknas bullernivån ha ökat med 1 dB(A). Ökning av nivån är dock så begränsad att den samhällsekonomiska kalkylen som redovisas i WSP:s utredning som bilagts Trafikverkets överklagande 2011-04-20 bara förändras marginellt. Det finns således inget skäl att göra en annan bedömning än den som tidigare har redovisats.

Trafikverket kan inte vitsorda påståendet om att verket gjort en utfästelse om buller-skydd utefter E6. Trädsäkring utmed vägarna är en säkerhetsåtgärd som har hög prioritet inom Trafikverket. Rensning av busk och sly utmed vägen innebär inte någon märkbar förändring av bullerstörningar från trafiken. Vegetation har i själva verket knappast någon bullerdämpande effekt alls, såvida det inte frågan är mycket djup och tät vegetation. När bullerberäkningar utförs vägs förekomsten av vegetation därför inte in i bedömningen.

P Woch N W:s åsikt att den utförda bullerberäkningen blott är en skrivbordsprodukt och att det därför behövs en ny bullermätning vid deras fastighet är inte korrekt. Bullerberäkningsmodellen som Trafikverket hänvisar till är väl beprövad och brukar användas i motsvarande fall. Modellen är uppbyggd efter Nordisk beräkningsmodell, rapport 4653, och antagen av Naturvårdsverket, Vägverket och Nordiska ministerrådet. Erfarenhetsmässigt har det visat sig att beräkningar och mätningar stämmer väl överens.

Trafikverket anser inte att det finns grund för inlösen av A. Trafikverket följer den policy för inlösen av bullerutsatta fastigheter som redovisas i Vägverkets allmänna råd 2001:88. Enligt denna gäller att inlösen i normalfallet bör övervägas först vid ekvivalenta utomhusnivåer > 70 dBA eftersom bullerkostnaden då ofta är högre än fastighetens marknadsvärde.

Nämnden anger att fastigheterna C och D varken fått del av bidrag till fönsteråtgärder eller genomfört sådana åtgärder. Anledningen till att dessa fastigheter inte har ingått i Trafikverkets arbete med att minska vägtrafikbullret i bostäder utmed det statliga vägnätet är helt enkelt därför att bullernivåerna som ligger under dagens åtgärdsnivåer.

C har på den mest utsatta fasaden på andra våningen 60 dBA i ekvivalent ljudnivå. Förutsatt att fastighetens fönster är den svagaste länken i fasaden och att fastigheten har enkla 2-glas fönster, så kan man räkna med att fasaden dämpar vägtrafikbuller med minst 25 dBA. Fastigheten tillhör således inte de mest prioriterade i dagsläget.

D är byggt så sent som år 2000. Det kan konstateras att bullernivåerna vid bostadens fasad gott och väl understiger 65 dB(A). Utomhusnivåerna är således inte så höga att bullerdämpande åtgärder kan anses motiverade. Eftersom förhållandena på platsen då var väl kända förutsätter trafikverket att fastighetsägaren har installerat tillräckligt bra fönster för att klara värdena för en tillräckligt bra inomhusmiljö, dvs. de bullerriktvärden som gäller enligt Boverkets gällande byggregler från 1993. Trafikverket måste utgå från att kommunen i sitt bygglovsärende verkligen tillser att fastighetsägaren fullgör sina åligganden i detta avseende.

De uppgifter trafikverket redovisat avseende kostnader för bullerdämpande åtgärder är korrekta. För trafikverket är det angeläget att de medel som finns anslagna för att komma till rätta med bullerstörningar verkligen används så att de kommer till så stor nytta som möjligt.

DOMSKÄL

Formella aspekter

Såvitt framgår av tillgängliga handlingar har länsstyrelsen avgjort målet och ändrat nämndens beslut utan att bereda de personer som initierat ärendet hos nämnden tillfälle att yttra sig. Nämnda personer har intagit partsställning i länsstyrelsens ärende och länsstyrelsens har därför – enligt 17 § förvaltningslagen (1986:223) – inte med angiven utgång kunnat avgöra ärendet utan kommunikering med dessa. Felaktighet-

en i länsstyrelsens handläggning utgör ett rättegångsfel som normalt bör föranleda återförvisning av målet till länsstyrelsen. Det framstår dock som uppenbart att felaktigheten inte påverkat utgången i länsstyrelsen. Vid sådant förhållande och vid den utgång i mark- och miljödomstolen som framgår nedan kan dock återförvisning underlåtas.

Bedömningsgrunder

I målet får anses utrett att de boende i berört område är utsatta för bullerstörningar från trafiken på omgivande vägar, främst väg E6. Detta är emellertid inte tillräckligt för att trafikverket ska vara skyldigt att vidta störningsbegränsande åtgärder. För att en sådan skyldighet ska inträda krävs att störningarna är av visst kvalificerat slag.

Miljöbalken innehåller inte någon närmare reglering av vilka bullernivåer som kan accepteras utan att olägenheter för människors hälsa ska anses föreligga. Ledning för bedömningen får därför hämtas i praxis och s.k. styrande dokument. Ett sådant dokument är propositionen "Infrastrukturinriktning för framtida transporter" (prop. 1996/97:53) där det redogörs för vilka riktvärden avseende trafikbuller som, enligt regeringens och riksdagens uppfattning, inte bör överskridas vid bostadsbebyggelse. I propositionen formuleras bl.a. krav på åtgärdsprogram (etapp 1), omfattande befintliga bostadsmiljöer med buller överstigande 65 dB(A) ekvivalentnivå utomhus vid fasad. Åtgärderna enligt ett sådant program bör i första hand leda till begränsningar av de inomhusnivåer som överstiger 30 dB(A) ekvivalentnivå och 45 dB(A) maximalnivå. Även bullernivåer utomhus vid bostäder ska dock omfattas av åtgärder enligt programmen.

I Miljööverdomstolens praxis har det generellt inte ansetts rimligt att kräva åtgärder om bullernivån utomhus vid befintlig bebyggelse inte överstiger 65 dB(A), jfr t.ex. MÖD 2007:16. Anledningen till detta ställningstagande är bl.a. åtgärdsbehovets omfattning i förhållande till behovet av planering och prioritering för att genomföra åtgärderna.

I Vägverkets allmänna råd 2001:88 "Bullerskyddsåtgärder" (s. 6) anges att "även om åtgärderna i första etappen inriktas på att begränsa inomhusnivåerna (d.v.s.

normalt fasadåtgärder) bör även om möjligt de långsiktiga målen för utomhusmiljöer (för bostadsbebyggelse enligt riksdagsbeslut) uppnås. Det betyder att även uteplatser och balkonger om möjligt bör åtgärdas."

Mark- och miljödomstolens bedömning

Som anförts finns inga bindande regler om vilka trafikbullernivåer som kan godtas på statliga och kommunala vägar. De riktvärden som anges i infrastrukturpropositionen utgör inte rättsligt bindande normer utan ska vara vägledande vid de enskilda bedömningarna, där hänsyn även ska tas till lokala faktorer och särskilda omständigheter i det enskilda fallet.

Målsättningen i infrastrukturpropositionen och i Vägverkets allmänna råd i fråga om buller i befintlig miljö får förstås så att, om det är möjligt, ska åtgärder under den första etappen av åtgärdsprogrammet vidtas bl.a. mot buller utomhus om bullernivån överstiger 65 dB(A) ekvivalentnivå utomhus vid fasad. Vad som är möjligt får bedömas i varje enskilt fall med utgångspunkt från vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt samt med hänsyn tagen till nyttan av skyddsåtgärderna och försiktighetsmått i 2 kap. miljöbalken.

Vad gäller bullerstörningarna i berört område har trafikverket hänvisat till de av WSP utförda bullerberäkningarna. Beräkningarna är utförda på vedertaget sätt och bör godtas såvitt gäller använda beräkningsförutsättningar. Emellertid gäller att trafikbelastningen på väg E6 ökat med ungefär 1/3 sedan den trafikräkning utfördes vars resultat ligger till grund för beräkningen. Trafikverket har anført att den ökade trafikmängden leder till ungefär 1 dB(A) ökade bullerstörningar vid berörda fastigheter. Det är därför uppenbart att nuvarande bullerpåverkan är något större än vad som framgår av beräkningarna och att utemiljön för vissa fastigheter är mycket besvärlig.

Det får mot angiven bakgrund anses utrett att boende på minst två fastigheter är utsatta av bullerstörningar överstigande 65 dB(A) vid fasad. Dessutom är det inte osannolikt att trafikstörningarna kommer att öka framöver.

Mot bakgrund vad som sålunda framkommit anser mark- och miljödomstolen att det är rimligt att beteckna trafikbullersituationen i berört område som en sådan olägenhet av betydelse för människors hälsa som avses i 9 kap. 3 § miljöbalken och som typiskt sett motiverar skyddsåtgärder. Om åtgärder vidtas kommer dessa ett stort antal personer till del. Det är tekniskt möjligt att åtgärda bullernivåerna utomhus för boendemiljön utmed aktuell del av E6:an. I motsats till länsstyrelsen finner mark- och miljödomstolen att det – även med beaktande av vad trafikverket anfört om prioritering av bullerdämpande åtgärder – inte kan anses ekonomiskt orimligt att ålägga trafikverket att utföra dessa åtgärder. Istället får anses att skyddsåtgärder enligt nämndens beslut är både samhällsnyttiga och kostnadseffektiva.

Nämnden för Miljö & Hälsoskydd i Kungsbacka kommun får således anses ha haft tillräckliga skäl för sitt beslut.

Det finns således fog för att ålägga trafikverket att vidta bullerreducerande åtgärder vid fastigheterna A m.fl. i enlighet med Nämndens för Miljö & Hälsoskydd i Kungsbacka kommun beslut daterat den 24 mars 2011. Mark- och miljödomstolen bifaller därför överklagandet med endast den ändringen att tiden inom vilken trafikverket har att vidta de bullerreducerande åtgärderna bestäms till 18 månader efter delfående av denna dom.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga 2 (DV427)

Överklagande senast den

Göran Stenman

Jolanta Green

I domstolens avgörande har deltagit rådmannen Göran Stenman, ordförande, och tekniska rådet Jolanta Green. Föredragande har varit Martina Albo