



SVEA HOVRÄTT
Mark- och miljööverdomstolen
060209

DOM
2013-10-08
Stockholm

Mål nr
M 1858-13

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Vänersborgs tingsrätts, mark- och miljödomstolen, dom 2013-02-01 i mål nr M 4516-12, se bilaga

KLAGANDE

Trafikverket
Box 810
781 28 Borlänge

Ombud: F N

MOTPARTER

1. Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Halmstads kommun
Box 153
301 05 Halmstad

2. B D

SAKEN

Föreläggande att vidta skyddsåtgärder till följd av trafikbuller från motorväg E6 vid Gullbranna i Halmstads kommun

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSLUT

Med ändring av mark- och miljödomstolens dom och Länsstyrelsens i Hallands län beslut upphäver Mark- och miljööverdomstolen Miljö- och hälsoskyddsnämndens i Halmstads kommun beslut den 13 juni 2011, § 62.

Dok.Id 1096649

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		

YRKANDEN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Trafikverket har yrkat *i första hand* att Mark- och miljööverdomstolen, med ändring av mark- och miljödomstolens dom och Länsstyrelsens i Hallands län beslut, ska upphäva Miljö- och hälsoskyddsnämndens i Halmstads kommun (Miljö- och hälsoskyddsnämnden) beslut. Trafikverket har yrkat *i andra hand* att Mark- och miljööverdomstolen ska ändra mark- och miljödomstolens dom på så sätt att de förelagda åtgärderna ska vara vidtagna senast 18 månader efter att Mark- och miljööverdomstolens dom vunnit laga kraft.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden och **B D** har motsatt sig ändring av mark- och miljödomstolens dom.

UTVECKLING AV TALAN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Trafikverket har som grund för överklagandet anfört att de åtgärder som Trafikverket har förelagts att utföra, med hänsyn till den höga kostnaden och de marginella effekterna, inte är ekonomiskt rimliga eller miljömässigt motiverade. Föreläggandet är inte heller grundat på aktuella och relevanta uppgifter. Trafikverket har därutöver anfört huvudsakligen följande.

Miljökonsekvensbeskrivningen från början av 1990-talet innehåller dels en generell målsättning från Trafikverket att bullernivån i Gullbrannaområdet inte ska överstiga 55 db(A), dels individuella bullernivåer för varje fastighet. Miljökonsekvensbeskrivningen innehåller vidare förslag på hur nivåerna ska kunna uppnås. Av regeringsbeslut K 93/442/3 av den 7 april 1993 måste anses framgå att någon form av rimlighetsbedömning ska göras beträffande föreslagna åtgärder. De åtgärder som då utfördes var rimliga med hänsyn till de omständigheter som då rådde. Den målsättning som angavs i miljökonsekvensbeskrivningen uppfylldes i huvudsak. Utvecklingen kring användandet av miljökonsekvensbeskrivningar och arbetet kring bullerfrågor har genomgått en stor utveckling sedan 1993. Det är inte rimligt att lägga samma vikt vid

en miljökonsekvensbeskrivning från 1993 som från en som tillkommit efter exempelvis prop. 1996/97:53 (infrastrukturpropositionen) och miljöbalken. Det saknas skäl att ifrågasätta att de bullernivåer som var målsättningen vid byggnationen av motorvägen innehölls den närmaste tiden därefter. 2010 har dock nivåerna kommit att överskridas, till följd av att trafiksituationen drastiskt har förändrats. Den situation som låg till grund för miljökonsekvensbeskrivningen överensstämmer inte med de nuvarande förhållandena. Det torde i sig utgöra ett hinder mot att grunda ett föreläggande på miljökonsekvensbeskrivningen. Bedömningen ska i stället göras utifrån riktlinjerna i infrastrukturpropositionen angående så kallad befintlig bebyggelse och inte de som avser nybyggnation. Byggnationen av motorvägen var visserligen en väsentlig ombyggnad i den mening som åsyftas i infrastrukturpropositionen. Begreppet etablerades dock först i propositionen. Nu aktuell byggnation skedde dessförinnan och var alltså befintlig när propositionen lades fram.

Trafikverket har utfört en översiktlig samhällsekonomisk beräkning av samhällsnyttan av förelagda åtgärder. Beräkningen är baserad på bullernivåer vid markplan. Kostnaden för att åtgärda buller i enlighet med föreläggandet uppgår till ca 12,5 miljoner kr. I beräkningen har dock endast kostnaden för byggnadsverk med normalgrundläggning medtagits. Ytterligare kostnader i form av projektering, avstängning av väg, återställning av byggnadsområdet m.m. tillkommer. För att åtgärda inomhusnivån på våning två krävs även fönsteråtgärder. Kostnaden för fönsteråtgärder är ca 600 000 kr. Vad gäller fastigheterna X-Y (33 fastigheter) är kravet att bullret ska sänkas 1-2 dB(A). Fastigheterna har idag bullernivåer mellan 54 och 56 dB(A) utomhus i markplan. Det krävs en höjning av bullerskyddet med en meter för att åstadkomma förelagd minskning till en kostnad om ca 4,7 miljoner kr. Enligt den samhällsekonomiska beräkningen ger detta en nettonuvärdeskvot på -0,85 vilket innebär en starkt negativ samhällsnytta. Vad gäller fastigheterna C-D (11 fastigheter) är kravet att bullret ska minska med 1-5 dB(A). Det befintliga skyddet är i stort sett utformat som förslaget i miljökonsekvensbeskrivningen. Fastigheterna har idag bullernivåer mellan 55 och 62 dB(A) utomhus i markplan. Kostnaden för att åstadkomma förelagd minskning

uppgår till ca 3,8 miljoner kr. Enligt den samhällsekonomiska beräkningen ger detta en nettonuvärdeskvot på -0,85. Det är med dagens teknik även tveksamt om åtgärden är tekniskt genomförbar då det skulle krävas en 6 meter hög skärm (relativt vägbanan). Såvitt avser fastigheten E bygger miljö- och hälsoskyddsnämndens föreläggande på en översiktlig bullerberäkning som visat sig vara felaktig. Efter korrigering av höjden på bullerskyddet så överstiger bullernivån inte kravet i förelägandet, dvs. 59 dB(A) ekvivalent utomhus vid fasad. Fastigheten har dock 66 dB(A) vid fasad på våning två. När det gäller fastigheterna F-driftvändplatsen (fyra fastigheter) har endast en fastighet en bullernivå som överstiger de nivåer som anges i miljökonsekvensbeskrivningen, med 4 dB(A). Kostnaden för att sänka bullernivån från nuvarande nivå till i miljökonsekvensbeskrivningen angiven nivå uppgår till ca 4 miljoner kr. En samhällsekonomisk beräkning kan inte genomföras beträffande detta område då det inte utgörs av bostäder.

Beräkningarna ger sammantaget vid handen att nyttan med de föreslagna åtgärderna inte är proportionell i förhållande till det antal dB(A) som buller minskar med. En bullerreducering med 5 dB(A) i en bullrig miljö ger större nytta än motsvarande reduktion i en mindre bullrig miljö. Att bekämpa bullerstörningar blir dyrare och tekniskt sett svårare per dB(A) för varje ytterligare dB(A) som ska reduceras. Det innebär att de ekonomiska resurser som Trafikverket har att satsa på bullerreducerande åtgärder ger större samhällsekonomisk nytta om ett större antal åtgärder vidtas för att reducera bullernivåerna vid höga bullernivåer till acceptabla nivåer, jämfört med om ett mindre antal åtgärder vidtas och dessa medför att mer långtgående krav uppnås.

Trafikverket arbetar efter ett åtgärdsprogram där i första hand åtgärder mot inomhusbuller ska prioriteras, i enlighet med målsättningen i infrastrukturpropositionen och Vägverkets allmänna råd beträffande buller i befintlig miljö. I propositionen anges att Trafikverkets åtgärdsprogram i första hand ska omfatta inomhusmiljön på fastigheter som exponeras för bullernivåer på 65 dB(A) ekvivalent utomhus och däröver. Därefter ska, om så är möjligt, åtgärder vidtas även mot buller utomhus under den första etappen av åtgärdsprogrammet om bullernivån överstiger

65 dB(A) ekvivalentnivå utomhus vid fasad. Vad som är möjligt får bedömas med utgångspunkt i vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt med hänsyn till nyttan av skyddsåtgärderna och försiktighetsmått i 2 kap. miljöbalken.

I f.d. Miljööverdomstolens praxis har det med denna utgångspunkt normalt inte ansetts rimligt att i befintliga miljöer kräva några åtgärder om bullernivån utomhus inte överstiger 65 dB(A) ekvivalentnivå. Anledningen till detta är åtgärdsbehovets omfattning i landet och behovet av planering och prioritering för att genomföra åtgärderna (MÖD 2008:27).

I nu aktuellt område är det tre fastigheter som har bullernivåer över 65 dB(A) på övervåning. Åtta fastigheter har bullernivåer på övervåning som överskrider den nivå som angavs i miljökonsekvensbeskrivningen, varav fyra fastigheter har någorlunda högre bullernivå än övriga. Nio fastigheter har bullernivåer på markplan som överskrider den nivå som angavs i miljökonsekvensbeskrivningen, varav tre fastigheter har någorlunda högre bullernivå än övriga. Övriga fastigheter i området har en bullernivå som inte överskrider 55 dB(A) och ska därför inte beaktas. Det ska även framhållas att den generella målsättning som Trafikverket hade 1993 innehålls beträffande det stora flertalet fastigheter i området. För sex av fastigheterna innebär de förelagda åtgärderna en sänkning av bullernivån på 1-2 dB(A). En sådan sänkning är inte hörbar för de flesta människor och åtgärderna kan i denna del inte anses rimliga, oavsett kostnad. Utifrån befintliga bullerberäkningar medför åtgärderna en sänkning av bullernivåerna för 11 fastigheter, vilket ger en genomsnittlig kostnad per fastighet på omkring 1 miljon kr. Beräknar man i stället kostnaden utifrån det antalet fastigheter som – oaktat markplan eller övervåning – kommer att få en minskning på minst 2 dB(A), vilket är den skillnad som vanligtvis krävs för att det mänskliga örat ska kunna uppfatta skillnaden, stiger kostnaden till nästan 1,4 miljon kr per fastighet. Detta kan inte anses ekonomiskt rimligt eller förenligt med de krav på planering och prioritering som Trafikverket är ålagd att uppfylla. Utifrån den oftast marginella skillnaden som kommer att följa i bullernivå kan åtgärderna inte heller anses miljömässigt motiverade.

Det kan noteras att Trafikverket i mark- och miljödomstolen inte gavs tillfälle att yttra sig över B D:s yttrande innan målet avgjordes. Detta torde dock vara en brist som kan åtgärdas i Mark- och miljööverdomstolen.

Beträffande andrahandsyrkandet anser Trafikverket att de förelagda åtgärderna är förhållandevis omfattande och kräver bl.a. vissa geotekniska undersökningar. 12 månader efter länsstyrelsens beslut är för kort tid för genomförande.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden har hänvisat till tidigare beslut och motiveringar i ärendet, och har därutöver anfört huvudsakligen följande. Trafikverket bör utföra de skyddsåtgärder som behövs för att uppfylla Naturvårdsverkets då föreslagna, nu fastslagna, riktvärden, och sina egna åtaganden i miljökonsekvensbeskrivningen. Trafikverket valde 1993 att inte arbeta i enlighet med sin egen framtagna arbetsplan och sina åtaganden. Den delen kvarstår och förväntas utföras nu när det har klargjorts att de åtgärder som utfördes inte var tillräckliga för att uppfylla uppsatta mål. Bedömningen av kostnadernas rimlighet bör inte utgå från vad det kostar att komplettera bulleråtgärderna idag, utan vad det hade kostat att göra dem fullvärdiga 1993 så som beskrivits i miljökonsekvensbeskrivningen. Frågan om vad som kan anses skäligt ur ekonomisk synvinkel överlämnas till Mark- och miljööverdomstolen att bedöma.

B D – uppgiven ordförande för Gullbranna Vägförening – har anfört huvudsakligen följande. Bullerskydden är inte utförda enligt angiven längd och höjd. De utlovade bullernivåerna är långtifrån uppnådda. Trafikverket har utlovat att bullernivån om 55 dB(A) ska innehållas. Uppgifterna framgår av protokoll samt i miljökonsekvensbeskrivningen. Löftet gäller för framtida trafiksituation på E6:an vid Gullbranna. Trafikverket har inte presterat något sakligt skäl för ändring av mark- och miljödomstolens dom. Totalt är det 209 fastigheter som berörs av den kraftigt förhöjda bullernivån vid E6:an.

Trafikverket har tillagt huvudsakligen följande. En miljökonsekvensbeskrivning är inte en handling som binder en verksamhetsutövare till en viss lösning eller nivå.

Miljökonsekvensbeskrivningen syftar endast till att redogöra för en viss verksamhets samlade miljöpåverkan och eventuella förslag på åtgärder för att minska eller eliminera miljöpåverkan. Det som binder verksamhetsutövaren är i stället det beslut om tillstånd som oftast följer. Utöver detta torde det vara felaktigt att miljökonsekvensbeskrivningen skulle kunna binda Trafikverket vid de uppgivna bullernivåerna, eftersom de beräknats utifrån en helt annan trafiksituation än dagens. Det togs i miljökonsekvensbeskrivningen heller inte någon hänsyn till framtida trafikökningar, vilket är standard vid nybyggnation idag. Vid nybyggnation idag beräknas bullernivåer utifrån en prognostiserad trafikmängd ett förhållandevis stort antal år framåt. Om lagstiftarens avsikt varit att en verksamhetsutövare, oavsett trafikökning, skulle vara bunden av ett visst bullervärde angivet exempelvis i en miljökonsekvensbeskrivning, hade det troligtvis inte gjorts någon åtskillnad mellan ”befintlig miljö” och ”nybyggnation/väsentlig ombyggnad” i infrastrukturpropositionen.

Trafikverket har genomfört fönsteråtgärder på fastigheterna G och H med av fastighetsägarna godkänt resultat. Även fastigheterna I och E har fått erbjudande om fönsteråtgärder.

Då det saknas såväl uppgifter om kostnaden för utförandet av åtgärderna 1992 samt en användbar beräkningsmodell är det svårigen praktiskt genomförbart att som miljö- och hälsoskyddsnämnden gjort gällande bedöma föreläggandets rimlighet utifrån dessa kostnader.

Mark- och miljööverdomstolen har den 17 juni 2013 i mål nr M 10049-12 prövat frågan om ett föreläggande om bulleråtgärder är rimligt med hänsyn till kostnaden. I målet var fråga om två fastigheter med bullernivåer utomhus vid fasad på 66 respektive 67 dB(A) i markplan och 66 respektive 68 dB(A) på övre plan. Domstolen konstaterade i det fallet att bullernivåerna i och för sig berättigade till åtgärder, men att en kostnad på 5 miljoner kr inte var rimlig med hänsyn till bullerproblemets omfattning.

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL

Av 2 kap. 3 § miljöbalken följer att alla som bedriver en verksamhet eller avser att bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd ska 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.

Av stadgad praxis följer att det generellt sett finns behov av att åtgärda trafikbuller i samhället och att utgångspunkten är att åtgärderna ska syfta till att bullernivåerna begränsas till vad som motsvarar en god miljö. Vid prövning enligt miljöbalken har god miljö i praxis ansetts motsvara 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 (se även Mark- och miljööverdomstolens dom den 17 juni 2013 i mål nr M 10049-12). 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). Vad 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 möjlig och ekonomiskt rimlig att åstadkomma.

Av den miljökonsekvensbeskrivning som utfördes i samband med att den aktuella vägen byggdes om från motortrafikled till motorväg i början av 1990-talet framgår att ambitionen varit att inget bostadshus ska ha buller över föreslagna riktvärden. Vid ställningstagande till åtgärder avses ske en bedömning av kostnaden i förhållande till nyttan. Miljökonsekvensbeskrivningen innehåller beräknade bullervärden för respektive fastighet vid den aktuella vägsträckan samt förslag till åtgärder. Vissa enstaka fastigheter har av tekniska och ekonomiska skäl bedömts inte kunna åtgärdas.

Utredningen i målet visar att Trafikverket inte utfört alla de åtgärder som föreslagits i miljökonsekvensbeskrivningen. Miljökonsekvensbeskrivningen kan emellertid inte i sig anses innebära något åtagande från Trafikverkets sida. Det regeringsbeslut varigenom arbetsplanen för ombyggnationen fastställdes föranleder inte någon annan bedömning. Såvitt har framkommit har Trafikverket inte i det ursprungliga koncessionsbeslutet åtagit sig eller på annat sätt ålagts att utföra de åtgärder som föreslagits i miljökonsekvensbeskrivningen. Fråga blir då om det likväl finns grund att – mot bakgrund av vad som nu är känt om befintliga bullerskydd, bullernivåer samt den ökande trafiksituationen – uppställa krav på att Trafikverket ska innehålla de riktvärden som framgår av miljökonsekvensbeskrivningen för respektive fastighet.

Mark- och miljööverdomstolen finner att utgångspunkten för bedömningen av om föreläggandet om bulleråtgärder är befogat är de riktlinjer som framgår av infrastrukturpropositionen beträffande befintlig bebyggelse (jfr MÖD 2005:62). Även vad gäller befintlig bebyggelse kan det i vissa fall finnas anledning att ställa högre krav på bullerreduktion, t.ex. vid genomgripande förändringar av trafiken. I målet kan dock inte anses ha framkommit annat än att en ökande bullerstörning är avhängig en naturlig trafikökning på den aktuella vägen. Inte heller i övrigt kan det anses ha framkommit särskilda skäl att i detta fall uppställa strängare krav än vad infrastrukturpropositionen anger.

Det är tre fastigheter som har utomhusnivåer vid fasad som överskrider det i infrastrukturpropositionen angivna värdet om 65 dB(A) ekvivalent utomhus vid fasad. Dessa värden kvalificerar i vart fall till åtgärder för att uppnå gällande riktvärden för inomhusmiljön.

Av utredningen framgår inte i vilken mån inomhusvärden innehålls för nu aktuellt område. Trafikverket har angett att det har följt verkets åtgärdsprogram. Trafikverket har vidare förklarat att erbjudande om fönsteråtgärder har utgått till bl.a. de tre fastigheter som har 65 dB(A) eller högre utomhus vid fasad. Två av fastighetsägarna ska ha gett resultatet godkänt. Vad gäller bullersituationen utomhus kan konstateras att det är utrett att bullernivåerna är höga vid vissa fastigheter och dessa bör, i enlighet med den allmänna målsättningen som gäller enligt infrastrukturpropositionen, 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 kosta omkring minst 12,5 miljoner kr. Det är förvisso klarlagt att åtgärderna – just på grund av deras omfattning – kommer ett större antal fastigheter till del än de tre fastigheter där bullernivåerna överskrider de aktuella gränsvärdena i infrastrukturpropositionen. För en inte oansenlig andel av dessa fastigheter kommer dock skillnaden i bullernivå knappast att märkas. Kostnaderna framstår då som mycket höga i förhållande till den relativt begränsade nytta som de förelagda åtgärderna skulle medföra för det större antalet boende i området.

Mot den bakgrunden anser Mark- och miljööverdomstolen, vid en avvägning enligt 2 kap. 7 § första stycket miljöbalken, att kostnaden för åtgärderna inte står i rimlig proportion till bullerproblemets omfattning. Trafikverkets yrkande ska därför bifallas och nämndens föreläggande ska upphävas.

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

I avgörandet har deltagit hovrättsråden Henrik Löv och Henrik Runeson, referent, tekniska rådet Bengt Jonsson samt hovrättsrådet Peder Munck. Föredragande har varit hovrättsfiskalen André Mossberg.



VÄNERSBORGS TINGSRÄTT
Mark- och miljödomstolen

DOM
2013-02-01
meddelad i
Vänernsborg

Mål nr M 4516-12

KLAGANDE

Trafikverket, 202100-6297
Box 810
781 28 Borlänge
Ombud: F N

MOTPART

1. Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Halmstads kommun
Box 153
301 05 Halmstad
2. B D

ÖVERKLAGAT BESLUT

Länsstyrelsens Hallands län beslut 2012-11-16 i ärende nr 505-3869-11, se bilaga 1

SAKEN

Föreläggande att vidta skyddsåtgärder till följd av trafikbuller från motorväg E6 vid Gullbranna i Halmstads kommun

DOMSLUT

Mark- och miljödomstolen avslå överklagandet.

Dok.Id 221599

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 1070 462 28 Vänernsborg	Hamngatan 6	0521-27 02 00 E-post: mmd.vanersborg@dom.se	0521-27 02 30	måndag – fredag 09:00-16:00

BAKGRUND

I samband med att väg E6 söder om Halmstad byggdes om från motortrafikled till motorväg omkring år 1993 företogs vissa skyddsåtgärder i form av bullerskärm och bullervall enligt förslag i miljökonsekvensbeskrivningen E6 Etapp 2, Gullbranna – Halmstad Syd framtagen av VBB VIAK. Totalt blev det en sträcka på 1,5 kilometer längs med E6:an vid Gullbranna samhälle som fick antingen bullerplank eller bullervall som ljuddämpande åtgärd.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Halmstads kommun (nedan nämnden) mottog därefter klagomål på trafikbuller från motorväg E6 vid Gullbranna samhälle. Den 10 maj 2010 utfördes en bullerutredning och utifrån denna gjorde nämnden bedömningen att Trafikverket inte hade lyckats få ner bullervärdena till de mål som satts upp i miljökonsekvensbeskrivningen. Mot bakgrund härav beslutade nämnden den 13 juni 2011, Mhn § 62, dnr: 2008 5109, att förelägga Trafikverket att företa följande skyddsåtgärder:

1. Hela sträckan på cirka 1 500 meter från fastighet A i söder till driftväändplatsen (km 19/360) i norr ska åtgärdas med bullerskyddsåtgärder så att de föreslagna beräknade bullerriktvärdena som togs fram av VBB VIAK i miljökonsekvensbeskrivningen E6 Etapp 2, Gullbranna – Halmstad Syd från 7 april 1992 vid fasad för respektive fastighet uppfylls.
2. Åtgärderna ska utformas så att ljusinsläpp i möjligaste mån ska efterlikas så som den idag uppfattas vid fastighet E.
3. Åtgärderna ska vara vidtagna senast tolv månader efter att beslutet vinner laga kraft.

Nämndens beslut överklagades av Trafikverket till Länsstyrelsen i Hallands län (nedan länsstyrelsen) som genom det överklagade beslutet ändrade nämndens beslut endast vad gällde tiden inom vilken Trafikverket hade att vidta de bullerreducerande åtgärderna, se bilaga 1.

YRKANDEN M.M.

Trafikverket har överklagat länsstyrelsens beslut och yrkat att mark- och miljödomstolen upphäver länsstyrelsens beslut och nämndens föreläggande. Som grund härför har Trafikverket anfört bland annat följande. Vid ombyggnaden till motorväg uppfördes bullervall och bullerskärmar på en sträcka om cirka 1 500 meter. Vägverkets målsättning var då att bullernivån inte skulle överskrida 55 dB(A) ekvivalentnivå vid fasad utomhus. Det har gjorts en översiktlig samhällsekonomisk beräkning av samhällsnyttan av förelagda åtgärder. Kostnaden för att åtgärda buller i enlighet med beslutet uppgår till cirka 12,5 miljoner kronor. Sedan tillkommer även kostnader för projektering, avstängning av väg och återställning av bygnadsområdet m.m. För att åtgärda inomhusnivån på våning två krävs även fönsteråtgärder. Kostnaden för dessa är ca 600 000 kronor. Det ska här framhållas att det endast är tre fastigheter som ha en bullernivå överstigande 65 dB(A) ekvivalent utomhus vid fasad och detta endast på övervåningen.

Vad gäller fastighet A – B (33 fastigheter) är kravet att bullret ska sänkas 1-2 dB(A). Fastigheterna har idag bullernivåer mellan 54 och 56 dB(A) utomhus i markplan. Det krävs en höjning av bullerskyddet med en meter för att åstadkomma förelagd minskning till en kostnad av ca 7 miljoner kronor. Enligt den samhällsekonomiska beräkningen innebär detta en stark negativ samhällsnytta, d.v.s. kostnaden överstiger nyttan med åtgärden.

Avseendefastighet C – D (11 fastigheter) är kravet att bullret ska minska med 1-5 dB(A). Det befintliga skyddet är i stort sett utformat som förslaget i miljökonsekvensbeskrivningen. Fastigheterna har idag bullernivåer mellan 55 och 62 dB(A) utomhus i markplan. Kostnaden för att åstadkomma förelagd minskning uppgår till cirka 3,8 miljoner kronor. Enligt den samhällsekonomiska beräkningen innebär detta en starkt negativ samhällsnytta. Det är med dagens teknik även tveksamt om åtgärden är tekniskt genomförbar då det skulle krävas en 6 meter hög skärm (relativ vägbanan). Samtidigt ska här anmärkas att det är generellt svårt att bullerskydda våning två på byggnader med bullerskärm.

Vad gäller fastighet E bygger nämndens föreläggande på en översiktlig bullerberäkning som visats sig felaktig beträffande denna fastighet. Efter korrigering av höjden på bullerskyddet överstiger inte bullernivån kravet i förelägandet, 59 dB(A) ekvivalent utomhus vid fasad.

I området fastighet F – driftvärdplatsen (4 fastigheter) är det endast en fastighet som har en bullernivå som överstiger de nivåer som anges i miljökonsekvensbeskrivningen. Vid en byggnad på fastigheten överskrids bullernivån med 4 dB(A). Kostnaden för att sänka bullernivån från nuvarande 60 dB(A) ekvivalent till 56 dB(A) uppgår till cirka 4 miljoner kronor. En samhällsekonomisk beräkning kan inte genomföras beträffande detta område då det inte utgörs av några bostäder. Området inhyser en kurs-, konferens- och lägergård för vilken det saknas riktvärden och åtgärdsprogram.

Av 2 kap. 9 § miljöbalken följer att en förelagd åtgärd ska vara tekniskt möjlig och ekonomiskt rimlig. För myndigheter föreligger utöver detta krav ett krav på att åtgärden ska vara samhällsekonomiskt rimlig. Nyttan med en åtgärd är inte proportionell i förhållande till det antal dB(A) som buller minskar med, utan blir mindre ju svagare buklerstörning som förebyggs. Att bekämpa bullerstörningar blir i regel både dyrare och tekniskt sett svårare per dB(A) för varje ytterligare dB(A) som ska reduceras. Det innebär att de ekonomiska resurser som finns att satsa på bullerreducerande åtgärder ger större samhällsekonomisk nytta om ett större antal åtgärder vidtas för att reducera bullernivåerna vid höga bullernivåer till acceptabla nivåer, jämfört med om ett mindre antal åtgärder vidtas och dessa medför att mer långtgående krav uppnås. I Miljööverdomstolens praxis har det med denna utgångspunkt normalt inte ansetts rimligt att i befintliga miljöer kräva några åtgärder om bullernivån inte överstiger 65 dB(A) ekvivalentnivå. Det har inte genomförts några större förändringar av E6 sedan den byggdes om till motorväg år 1993. Det finns därför inte skäl att ålägga dem att genomföra åtgärder som syftar till att åstadkomma sänkningar under de riktvärden för befintlig bebyggelse, vilket i och för sig inte länsstyrelsen, i motsats till nämnden, synes mena. Tvärtemot vad länsstyrelsen anfört kan det inte tas en generell hänsyn till att övriga fastigheter i området får/ kan få en lägre bullernivå utan bedömningen måste ske utifrån de

framtagna beräkningarna samt de åtgärdsprogram och riktlinjer som fastslagits i praxis och propositionerna. De flesta av fastigheterna i området kommer visserligen att få en sänkning av bullret men den sänkning på 1-2 dB(A) som är aktuell är knappt hörbar för det mänskliga örat. Vid markplan har inte heller någon av fastigheterna en bullernivå som överstiger 62 dB(A) och de flesta fastigheterna har bullernivåer på 56 dB(A) eller mindre. De förelagda åtgärderna kan alltså inte anses vara ekonomiskt rimliga.

B Da (uppgiven ordförande i Gullbranna vägförening) har inkommit med synpunkter på Trafikverkets överklagande och anfört i huvudsak följande. Det nämns i överklagandet inte något om den stora trafikökning som varit, den enorma ökningen av tung trafik som ställer till de största bullerproblemen och man nämner inte heller hastighetsökningen till 120 km/h. Trafikverket skriver även att det inte finns någon fastighet som har en bullernivå som överstiger 62 dB(A) i markplan vilket inte är sant eftersom det finns en fastighet med 67 dB(A). I överklagandet sägs även att de flesta fastigheter har bullernivåer på 56 dB(A) eller mindre vilket inte är hela sanningen eftersom sju fastigheter har bullervärde på mellan 57-67 dB(A) i markplan. Trafikverket tar inte upp det faktum att bullerskydden inte håller måttet samt att de inte är utförda fullt ut. All information som förevarit har framförts i andan att inget buller över 55 dB(A) ska förekomma någonstans samt ett ”löfte” om att nivån snarare ska ligga under den angivna.

DOMSKÄL

Mark- och miljödomstolen har gått igenom materialet i målet och liksom nämnden och länsstyrelsen funnit att Trafikverket inte kan anses ha uppfyllt de krav på bullerreducerande åtgärder som verket åtagit sig genom den miljökonsekvensbeskrivning som upprättades i samband med att väg E6 år 1993 gjordes om från motortrafikled till motorväg på Etapp 2, Gullbranna – Halmstad Syd.

Under den tid som härefter förflutit kan det utan vidare antas att trafikmängden på sträckan ökat och därmed också trafikbullret för de aktuella bostäderna. Härtill kommer att det - mot bakgrund av de motivuttalanden vartill länsstyrelsen hänvisat

(sid 3 näst sista stycket bilaga 1) och oaktat uttalandena tillkommit efter ombyggnaden - finns all anledning att bedöma skäligheten av de uppgivna kostnaderna för de förelagda åtgärderna även mot bakgrund av de positiva effekter från bullersynpunkt som uppstår för de bostader där uppmätt bullernivå inte når upp till 65 dBA men väl överstiger 55 dBA; ombyggnationen från motortrafikled till motorväg måste nämligen numera anses ha varit en ”väsentlig ombyggnad av infrastrukturen”. Mot bakgrund härav kan det inte anses vara orimligt att ställa de krav på bullerreducerande åtgärder som nämnden föreskriver i det överklagade tillsynsföreläggandet. I övrigt delar mark- och miljödomstolen länsstyrelsens bedömning.

Överklagandet ska alltså avslås.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga 2 (DV 427)

Överklagande ska ha kommit in till mark- och miljödomstolen senast den 22 februari 2013 men vara ställt till Mark- och miljööverdomstolen.

Prövningstillstånd krävs.

Ulf Klerfalk
rådman

Roger Ödmark
tekniskt råd

Handläggande beredningsjurist har varit Martina Albo.