



SVEA HOVRÄTT
Mark- och miljööverdomstolen
Rotel 060207

DOM
2013-06-11
Stockholm

Mål nr
M 9195-12

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Växjö tingsrätts, mark- och miljödomstolen, slutliga beslut 2012-09-28 i mål nr M 658-12, se bilaga A

KLAGANDE

Trafikverket

Ombud: A Ö

MOTPART

Samhällsbyggnadsnämnden i Kalmar kommun

SAKEN

Bullerskyddsåtgärder på fastigheten X i Kalmar kommun

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSLUT

Mark- och miljööverdomstolen fastställer mark- och miljödomstolens slutliga beslut.

Dok.Id 1079121

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 att Mark- och miljööverdomstolen ska upphäva mark- och miljödomstolens beslut och fastställa länsstyrelsens beslut.

Samhällsbyggnadsnämnden i Kalmar kommun (nämnden) har, som det får förstås, motsatt sig ändring.

UTVECKLING AV TALAN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Parterna har till stöd för sin respektive talan åberopat vad som tidigare anförts samt lagt till i huvudsak följande.

Trafikverket

Socialstyrelsens allmänna råd om buller inomhus (SOSFS 2005:6) ska inte tillämpas på buller från trafik eller annat omgivningsbuller. Infrastrukturpropositionen omfattar även lågfrekvent buller eftersom de bullerriktvärden som anges där är en sammanvägning av buller med olika frekvenser, såväl lågfrekventa som medelhöga, s.k. A-vägning. Den ljudnivå som uppmätts vid fastigheten X omfattar både vägtrafik från den närbelägna Södra vägen och växlingsrörelser inom bangården. Båda bullerkällorna har förekommit samtidigt och det har inte varit möjligt att separera ljudet uppdelat på vägtrafik och växlingsrörelser. Den subjektiva upplevelsen av de mätresultat som uppmätts är att bullret helt domineras av vägtrafikbuller.

De värden gällande ljudtrycksnivå för lågfrekvent buller som angivits i Socialstyrelsens allmänna råd för lågfrekvent buller är inte avsedda att utgöra maxvärden vid enskilda bullerhändelser, utan avser ett medelvärde under en längre tidsperiod. Det nu aktuella bullret är inte att anse som ekvivalent. De värden som har redovisats har uppmätts under korta tidsperioder på mellan 15-20 minuter. För att bullret ska kunna klassas som ekvivalent och för att uppnå en störningsnivå motsvarande den som tillämpas för trafikbuller bör de uppmätta värdena spridas ut under en tidsperiod av 24 timmar. Bullervärdena blir då väsentligt lägre.

Det saknas vetenskapligt underlag för att bedöma effekterna av ekvivalent lågfrekvent trafikbuller. Socialstyrelsens riktvärden för lågfrekvent buller är extremt lågt satta i de frekvensområden som är aktuella, på gränsen till att kunna uppfattas av det mänskliga örat. Socialstyrelsens riktlinje för det mest lågfrekventa bullret motsvarar en kvalitetsnivå som går avsevärt längre än ambitionsnivån beträffande buller som riksdagen gett uttryck för avseende befintlig miljö.

Uppförandet av en 3-4 meter hög skärm skulle ha en begränsande bullerdämpande effekt på den typ av lågfrekvent ljud som är aktuell. En skärm som ska uppfylla de krav som blir följden av att tillämpa Socialstyrelsens allmänna råd för lågfrekvent buller är såväl tekniskt omöjlig som ekonomiskt orimlig att uppföra. Det är varken rimligt eller möjligt att tillämpa Socialstyrelsens riktvärden för lågfrekvent buller fullt ut för trafikbuller, varken i befintlig miljö eller vid nyplanering av bostäder. Det är inkonsekvent att, som mark- och miljödomstolen gjort, tillämpa riktvärdena för trafikbuller och lågfrekvent buller parallellt. Lågfrekvent buller bör åtgärdas vid källan. Vidtagande av skyddsåtgärder för att uppfylla lågfrekvenskraven inomhus är kostsamma och ineffektiva. Vilka fastigheter som störs har inte redovisats i målet. Sådant underlag behövs för att kunna avgöra skäligheten i nämndens överklagande. Trafikverket saknar rådighet att vidta åtgärder gällande de diesellok som trafikerar järnvägen och ger upphov till den påstådda störningen. Bullret har ett direkt samband med godstrafiken och är en nödvändig förutsättning för att den ska kunna drivas.

Nämnden

Bullerstörningen sker nattetid, den återkommer ofta och relativt många människor störs. Dessutom påverkar lågfrekvent buller människor mer än ljud utan låga frekvenser. Störningen är därmed en olägenhet i miljöbalkens mening. Det är skäligt att kräva åtgärder av Trafikverket. Skärmen är det förslag som dåvarande Banverket lämnade in den 8 april 2009 efter ett föreläggande från kommunen att visa hur det lågfrekventa bullret skulle kunna åtgärdas.

Det är godståg på tomgångskörning, inte passager av tåg, som ger upphov till buller och problemet är främst det lågfrekventa bullret. Socialstyrelsens riktvärden för buller inomhus ska tillämpas. Infrastrukturpropositionen tar endast hänsyn till den A-vägda

Ljudnivån som dämpar de låga frekvenserna. I det aktuella fallet behöver man använda andra riktvärden för att kunna åtgärda problemet att människor inte kan sova på nätterna. Av Socialstyrelsens allmänna råd framgår inte vilken tidsperiod som ska användas för att bestämma den ekvivalenta ljudnivån. För externt industribuller anges att om verksamheten pågår endast under en del av en period bör den ekvivalenta ljudnivån beräknas för den tid då verksamheten pågår.

REMISSYTTRANDEN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Boverket

Eftersom bullerkällan utgörs av trafik är det inte rimligt att relatera till Socialstyrelsens allmänna råd för lågfrekvent buller. I Socialstyrelsens äldre allmänna råd angavs det uttryckligt att de inte var tillämpliga på trafikbuller. I de nu gällande allmänna råden är det undantaget borttaget. Förändringen infördes av Socialstyrelsen och har inte diskuterats mellan myndigheterna.

Det kan förekomma situationer med stort inslag av lågfrekvent ljud då riktvärdena för trafikbuller bedöms otillräckliga. Samtidigt bör stor försiktighet iakttas vid införande av långtgående krav då konsekvenserna inte är utredda. Utgångspunkten bör vara att åtgärda lågfrekvent buller vid källan, dimensionering för att uppfylla lågfrekvenskrav inomhus bör undvikas.

Mark- och miljödomstolen har bedömt att lokens tomgångskörning ska betraktas som trafikbuller. Samtidigt argumenterar domstolen för att riktvärdena för lågfrekvent buller ska tillämpas parallellt. Detta synes inkonsekvent då det hittills inte förekommit att tillämpa dessa riktvärden för trafikbuller. Domstolen anser inte att lågfrekvenskraven ska tillämpas fullt ut, men det är oklart vilka åtgärder som krävs för att uppfylla det domstolen anger. En annan oklarhet är om mätningar av buller ska göras när störningen pågår eller utslaget på en längre tidsperiod.

Socialstyrelsen

Störningen uppkommer inte i första hand på grund av passerande tåg, utan av stillastående tåg på tomgång. Vid ljudnivåberäkningar/-mätningar används normalt ett A-

filter för att bedöma risken för att störas av buller från t.ex. väg och spårtrafik. Ett A-filter passar inte för att mäta lågfrekvent ljud eftersom det ger en kraftig dämpning av låga frekvenser. Detta innebär att uppmätta mätvärdet underskattar de låga frekvenserna i ljudet.

Ljudnivån från dieselloken på tomgång är dominerat av motorljudet vid låga frekvenser. I det aktuella fallet bör riktvärdena för lågfrekvent buller i Socialstyrelsens allmänna råd, tabell 2 användas för att bedöma olägenhet för människors hälsa eftersom störningen domineras av lågfrekvent ljud. Av ljudnivåmätningarna framgår att ljudnivån överstiger Socialstyrelsens riktvärden för lågfrekvent buller, framför allt vid de lägre frekvenserna 31,5–63 Hz med 6,5–16 dB.

Exempel på symptom vid exponering av lågfrekvent ljud är trötthet, irritation, huvudvärk, koncentrationssvårigheter och störd sömn. Den maximala ljudnivån och antalet ljudhändelser har avgörande betydelse för uppkomsten av sömnstörningar. Lågfrekvent ljud påverkar människor mer än ljud som inte domineras av låga frekvenser. Om bullret ger långsiktiga negativa hälsoeffekter går inte att svara på utan närmare undersökningar. Eftersom störningen i detta fall är regelbunden och återkommer nattetid bör man göra någon form av åtgärd för att minimera hälsoriskerna.

Naturvårdsverket

Buller från infrastruktur är ett växande problem i samhället. Senare års forskning har visat på samband mellan långvarig exponering av trafikbuller och hjärt- och kärlsjukdomar. Störningar nattetid är särskilt allvarliga. Lågfrekvent ljud påverkar människor mer än ljud som inte domineras av låga frekvenser. I det aktuella fallet, med störningar nattetid och ljud som domineras av lågfrekvent ljud, är det viktigt att ange särskilda begränsningsvärden för dessa frekvenser. Socialstyrelsens allmänna råd om buller inomhus bör ligga till grund för bedömningen. Mark- och miljödomstolen har gjort en korrekt bedömning och domen bör fastställas.

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL

Frågan i målet är om det finns skäl att med stöd av 2 kap. 3 § miljöbalken förelägga Trafikverket att vita åtgärder med anledning av buller från stillastående tåg på tomgång vid bangården, Kalmar Södra. Enligt nämnda bestämmelse är den som bedriver en verksamhet eller vidtar en åtgärd skyldig att vidta de försiktighetsmått som behövs för att förebygga eller hindra att verksamheten eller åtgärden medför skada eller olägenhet för människors hälsa. Redan risken för att en olägenhet kan uppkomma innebär att försiktighetsmått ska vidtas. Med olägenhet för människors hälsa avses störning som enligt medicinsk eller hygienisk bedömning kan påverka hälsan menligt och som inte är ringa eller helt tillfällig (9 kap. 3 § miljöbalken). Buller är en störning som kan innebära krav på försiktighetsmått (prop. 1997/98:45 del 2 s. 109). Innan krav på försiktighetsmått ställs ska en skälighetsprövning enligt 2 kap. 7 § miljöbalken göras. Vid den prövningen ska bl.a. nyttan med försiktighetsmått jämföras med kostnaden för dessa.

Bedömningen av om buller vid vissa nivåer är en olägenhet för människors hälsa måste ske utifrån den typ av ljud som det är frågan om i det enskilda fallet. I nu aktuellt fall är det inte fråga om buller från passerande tåg, utan om buller från stillastående tåg på tomgång där det dominerande ljudet är lågfrekvent. Det A-filter som används vid riktvärden angivna i dB(A) ger en kraftig dämpning av låga frekvenser. Ett uppmätt mätvärde angivet i dB(A) underskattar därmed de låga frekvenserna i ljudet. Mark- och miljööverdomstolen anser därför i likhet med nämnden, Socialstyrelsen och Naturvårdsverket att de riktvärden i dB(A) som anges i infrastrukturpropositionen (1996/97:53) inte är lämpliga som utgångspunkt vid bedömningen av om buller som innehåller en stor del lågfrekvent ljud kan vara en olägenhet för människors hälsa. Vid den bedömningen finns det i stället anledning att utgå ifrån tabell 2 i Socialstyrelsens allmänna råd om buller inomhus (SOSFS 2005:6).

Av utredningen i målet framgår att de riktvärden för lågfrekvent buller som anges i tabell 2 i Socialstyrelsens allmänna råd om buller inomhus överskrids på ett flertal tersband i bostaden X, när tåg står på tomgång på bangården. Av utredningen framgår även att störningen är åter-

kommande, förekommer på kvällar och nätter och pågår under 15-30 minuter.

Störningen är alltså inte ringa eller helt tillfällig. Trafikverket har anfört att uppmätta bullervärden ska spridas ut under en längre tidsperiod. Mark- och miljööverdomstolen anser dock att det har varit riktigt att utgå från den tid som störningen pågår.

Utredningen i målet visar att det lågfrekventa bullret från stillastående tåg är en olägenhet för människors hälsa för boende på fastigheten X. Däremot framgår det inte hur bullersituationen är för andra boende i området. Innan det går att ta ställning till vilka bullerreducerande åtgärder som är rimliga att vidta enligt 2 kap. 7 § miljöbalken måste omfattningen av störningen utredas. Till skillnad från mark- och miljödomstolen anser Mark- och miljööverdomstolen att det i nuläget inte går att slå fast vilka ljudnivåer som det är rimligt att uppnå. Först när störningens omfattning är utredd är det möjligt att ta ställning till rimligheten av olika åtgärder utifrån deras kostnad och bullerreducerande verkan.

Målet ska därför återförvisas till nämnden för fortsatt handläggning.

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

I avgörandet har deltagit hovrättsråden Liselotte Rågmark, Håkan Åberg och Malin Wik, referent, samt f.d. miljörådet Sven Bengtsson.

Föredragande har varit Louise Bengtsson.



VÄXJÖ TINGSRÄTT
Mark- och miljödomstolen

SLUTLIGT BESLUT
2012-09-28
Meddelat i
Växjö

Mål nr M 658-12

KLAGANDE

Kalmar kommun, Samhällsbyggnadsnämnden

MOTPART

Trafikverket

ÖVERKLAGAT BESLUT

Länsstyrelsen i Kalmar läns beslut den 23 januari 2012 i ärende nr 505-6303-10, se bilaga 1

SAKEN

Bullerskyddsåtgärder X, Kalmar

SLUTLIGT BESLUT

Med upphävande av underinstansernas beslut återförvisar mark- och miljödomstolen målet till Kalmar kommun, Samhällsbyggnadsnämnden, för förnyad handläggning.

Dok.Id 224727

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 81 351 03 Växjö	Kungsgatan 8	0470-560 100 E-post: MMD.vaxjo@dom.se	0470-560 125	måndag – fredag 08:00-12:00 13:00-16:30

BAKGRUND

Samhällsbyggnadsnämnden i Kalmar kommun (nämnden) beslutade den 24 november 2010 att förelägga Trafikverket att uppföra bullerskydd vid bangården, Kalmar södra, enligt utredning utförd av Banverket den 23 februari 2009. Trafikverket överklagade nämndens beslut till länsstyrelsen som undanröjde föreläggandet i beslut den 23 januari 2012.

Nämnden har nu överklagat länsstyrelsens beslut till mark- och miljödomstolen.

YRKANDEN M.M.

Nämnden yrkar att mark- och miljödomstolen ska upphäva länsstyrelsens beslut och fastställa nämndens beslut. Som grund för yrkandet anför den sammanfattningsvis följande. Nämnden tillsammans med länsstyrelsen anser att bullernivåerna är en olägenhet för människors hälsa enligt miljöbalken. Riktvärden både för externt industribuller och för inomhusnivåer överskrids, det lågfrekventa bullret upp till 16 dB nattetid. Enligt socialstyrelsens Miljöhälsorapport (2009) är en av de allvarligaste effekterna av samhällsbuller sömnstörningar. Nämnden anser att det inte är rimligt att endast gå efter infrastrukturpropositionens 55 dB(A) max, nattetid. Störningen uppkommer för det första inte på grund av passerande tåg utan av stillastående tåg på tomgång och för det andra överskrids både riktvärdena för inomhusnivåer och externt industribuller kraftigt.

Trafikverket bestrider bifall till nämndens yrkande och anför i yttrande bl.a. följande. Trafikverket anser att störningen från Kalmar Södra ska bedömas med utgångspunkt i de riktvärden som anges i naturvårdsverkets och Banverkets skrift ”Buller och vibrationer från spårbunden linjetrafik – Riktlinjer och tillämpning, 2006-02-01, Dnr. SO 2-4235/SA60”. Detta grundar sig på att störningarna inte härrör från själva anläggningen utan från tåg/lok som trafikerar järnvägen, även om dessa befinner sig i vänteläge. Alla spår är en del av spåranläggningen och, såväl på bangårdar som ute på linjen och all trafikering på denna måste bedömas på samma sätt. Trafikverket prioriterar i enlighet med ovan nämnda riktlinjer, vilka har sin utgångspunkt i

infrastrukturpropositionen 1996/97:53, åtgärder i befintlig miljö där den maximala ljudnivån överskrider 55 dB(A) maximal ljudnivå nattetid. Utredningarna i ärendet visar att detta värde inte överskrider ens på den fastighet som uppges vara mest störd och där bullermätningar skett. Vilka fastigheter som störts har inte redovisats i målet. Sådant underlag behövs för att kunna avgöra skäligheten i nämndens överklagande. Den störning som de uppgivna klagomålen avsett är störning inomhus nattetid. Det är då av begränsat värde ur störningssynpunkt att vidta långtgående åtgärder för att innehålla riktvärdena för industribuller utomhus. Uppförande av en bullerskärm i nu aktuellt läge, dvs. mellan bangården och Södra vägen, skulle ge liten nytta eftersom det utifrån mätningar utförda av ÅF Ingemansson framgår att mätresultaten, liksom den subjektiva upplevelsen hos mätpersonalen var, att ljudbilden helt dominerades av vägtrafikbuller. Bangården anlades långt före 1997 och ska betraktas som befintlig miljö, dvs. den maximala ljudnivån 55 dB(A) ska inte överskridas mer än fem gånger per natt i sovrum. Detta bekräftas av bl.a. miljööverdomstolens avgörande i mål M 8991-03 och M 7319-05. I förevarande mål nås inte detta överskridande, vare sig med hänsyn till antalet störningstillfällen, som uppges vara två gånger per natt, eller med hänsyn till vare sig uppmätt eller beräknad bullernivå. Enligt kommunens egen utredning skulle en 2,5 meter hög skärm placerad mellan Södra vägen och bostäderna söder om vägen ha god effekt på vägtrafikbuller både på första och andra våningen. Skärmen skulle dock ha liten effekt på tågbullret på grund av dess placering i förhållande till spåret och husen. Skärmen skulle ha liten effekt på det lågfrekventa bullret om man befann sig i husets undervåning och ingen effekt alls om man befann sig på andra våningen. Kostnaden för uppförande av en 280 m lång skärm som är 3 m hög ligger på mellan 4-4,5 miljoner kr enligt dåvarande Banverkets beräkningar. Nyttan med den förelagda åtgärden motsvarar därmed inte den höga kostnad som åtgärden skulle medföra. För den händelse domstolen skulle finna att det är riktvärden för externt industribuller (SNV RR 1978:5 reviderad 1983) och för inomhusnivåer (SOSFS 2005:6) som ska gälla, anser Trafikverket att andra, mer kostnadseffektiva åtgärder, bör övervägas. Exempel på sådana åtgärder är lokens placering på bangården, fasadåtgärder eller inlösen av fastigheter. Trafikverket anser att en skärm placerad mellan bangården och Södra vägen troligtvis skulle dämpa bullret från bangården på

ett mer effektivt sätt då den uppförs närmare bullerkällan. Skärmen skulle emellertid ha en begränsat bullerdämpande effekt på vägbullret som bedöms vara den dominerande bullerkällan. Kostnaden för att uppföra en bullerskärm mellan bangården och vägen står därmed inte i proportion till den begränsade totala bullerdämpning som skulle komma att uppnås.

Nämnden anför i yttrande bl.a. följande. Nämnden förelade dåvarande Banverket den 18 april 2008 att redovisa vilka bostäder i området som Banverket bedömer behöver åtgärdas. I verkets redovisning från den 11 juli 2008 tas andra saker upp men verket har trots föreläggandet inte redovisat berörda bostäder. Eftersom nämnden anser att riktvärdena för externt industribuller, alltså utomhusvärden, ska gälla har det inte varit aktuellt med fasadåtgärder. Det största problemet är det lågfrekventa ljudet och det enda som har framkommit i Banverkets och kommunens utredningar är att det krävs ett tungt betongelement nära bullerkällan.

SKÄL FÖR BESLUTET

I målet tillämpliga bestämmelser framgår av länsstyrelsens beslut. I likhet med länsstyrelsen finner mark- och miljödomstolen att förhållandena ska bedömas utifrån infrastrukturpropositionen (1996/97:53) och vad som där sägs om befintlig bebyggelse. Med den som utgångspunkt kan det mot bakgrund av de mätningar av A-vägda ljudtrycksnivåer som gjorts, inte anses nödvändigt att prioritera det aktuella trafikbullret framför andra mer bullerutsatta områden i landet.

När det gäller frågan om det lågfrekventa bullret gör mark- och miljödomstolen följande överväganden.

Lågfrekvent buller har den egenskapen att det endast i begränsad omfattning dämpas av traditionella bullerskärmar varför det, på sätt som nämnden anført, endast är meningsfullt att skärma av bullerkällorna med en betongskärm. Den bullersituation som närboende har invänt mot faller utanför de kriterier som aktualiserar åtgärdskrav enligt infrastrukturpropositionen. Likväl är det fråga om en påverkan av

inomhusmiljön, något som även ska prioriteras enligt nämnda proposition. En bedömning måste således göra av vilka åtgärder som i det enskilda fallet kan anses skäligt utifrån miljöbalkens hänsynsregler. Frågan är om den aktuella situationen utgör en sådan olägenhet för de närboendes hälsa att det är rimligt att ställa krav på bullerdämpande åtgärder.

Bullerstörningarna uppstår på grund av den begränsade kapacitet som det aktuella, enkelspåriga, järnvägsavsnittet erbjuder, dvs. av att tågen blir stående på tomgång i väntan på att kunna köra vidare. Det kan mot den bakgrund ifrågasättas lämpligheten i att ge klartecken till nattliga transporter som uppenbarligen ger upphov till bullerstörningar.

De bullerutredningar som genomförts visar att Socialstyrelsens riktvärden för buller inomhus (SFS 2005:6) överskrids under den tid som dieselloken står på tomgång, vilken enligt Trafikverkets uppskattning är ca 30 minuter per tillfälle. Överskridandet i de lägsta tersbanden kan vid den fastighet där ljudmätning utförts inte helt dämpas av en bullerskärm i betong men skärmen skulle ändå ge en klar förbättring. Störst betydelse skulle en sådan dämpning ha för den tomgångskörning som inträffar någon gång mellan 03:30 och 04:30 eftersom vägtrafiken inte torde utgöra någon bullerkälla av betydelse vid den tidpunkten, men även vid övriga tider på dygnet förefaller det lågfrekventa ljudet vara tydligt urskiljbart och störande. Uppmaningar från Trafikverket att de trafikerande bolagen ska placera loken bakom skärmande byggnader förefaller inte på något avgörande sätt ha minskat störningarna. Det är mark- och miljödomstolens uppfattning att det inte går att enbart hänvisa till att den A-vägda ljudnivån inte föranleder åtgärder enligt infrastrukturpropositionen när det har visats att en annan typ av buller ger upphov till störningar.

Den uppskattade kostnaden för den typ av bullerskärm som exemplifierats i målet har tidigare angivits till 4-4,5 miljoner kronor. Skärmen skulle påtagligt minska bullret från järnvägen vid flera fastigheter och bullernivåerna skulle vid den mest utsatta fastigheten kunna bli i princip acceptabla. Uppgifter om hur bullersituationen ser ut för

andra närboende saknas emellertid varför beräkningen av minskad ljudnivå vid andra bostäder blir irrelevant. Mark- och miljödomstolen kan således endast konstatera att åtgärder är nödvändiga för att fastigheten på X ska få en acceptabel bullernivå inomhus och att det inte kan anses oskäligt att ålägga Trafikverket att vidta någon form av åtgärd för att komma tillrätta med bullerproblematiken på fastigheten.

Mark- och miljödomstolen anser att en rimlig utgångspunkt för andra bullerpåverkade bostäder är att det lågfrekventa ljudet, efter åtgärder, inte ska överskrida Socialstyrelsens riktvärden med mer än vad som blir fallet för fastigheten på X efter uppförande av en tre meter hög bullerskärm i betong (jfr. Soundcons rapport 10226 den 3 februari 2009). Det ska dock inte förstås som ett krav på att just den åtgärden måste vidtas. Trafikverket har tidigt påpekat att andra åtgärder vore möjliga men vilka dessa är har inte närmare utretts. Det ankommer på Trafikverket att i samråd med Kalmar kommun utreda vilka åtgärder som skäligen bör vidtagas för att uppnå nyss nämnda bullernivåer.

Av det sagda följer att underinstansernas beslut ska upphävas och målet återförvisas till nämnden för förnyad handläggning.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga 2 (DV 430)

Överklagande senast den 19 oktober 2012.

Lena Stjernqvist

Bruno Bjärnberg

I domstolens avgörande har deltagit rådmannen Lena Stjernqvist, ordförande, och tekniska rådet Bruno Bjärnberg. Föredragande har varit beredningsjuristen Erik Molander.