



SVEA HOVRÄTT
Mark- och miljööverdomstolen
060103

DOM
2016-05-23
Stockholm

Mål nr
M 77-16

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Växjö tingsrätts, mark- och miljödomstolen, dom 2015-12-18 i mål nr M 4827-15, se bilaga

KLAGANDE

Trafikverket

MOTPART

Samhällsbyggnadsnämnden i Trelleborgs kommun

SAKEN

Föreläggande om bullerdämpande åtgärder på fastigheterna X och Y i Trelleborgs kommun

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSLUT

1. Mark- och miljööverdomstolen avslår överklagandet.
 2. Mark- och miljööverdomstolens inhibitionsbeslut den 4 februari 2016 ska inte längre gälla.
-

Dok.Id 1274250

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 dom.

Samhällsbyggnadsnämnden i Trelleborgs kommun (nämnden) har motsatt sig ändring.

UTVECKLING AV TALAN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Trafikverket har hänvisat till vad som tidigare anförts i undersinstanserna samt därtill gjort i huvudsak följande tillägg och förtydliganden. Det är inte korrekt att åtgärder som vidtas på en plats utmed en viss järnvägssträcka, som i och för sig är kapacitetshöjande för hela sträckan, ska tas till intäkt för att det är fråga om väsentlig ombyggnad av hela sträckan och därmed förplikta till bullerbegränsande åtgärder på en annan del av banan där väsentlig ombyggnad faktiskt inte äger rum. Enbart det förhållandet att ett större antal tågpassager möjliggörs genom de åtgärder som sammantaget vidtas utmed en viss bansträckning medför inte att det på varje delsträcka är fråga om en väsentlig ombyggnad.

I området kring Vemmerlov har befintligt mötesspår förlängts, dock ej i anslutning till X och Y. De åtgärder som har vidtagits i anslutning till dessa fastigheter är i huvudsak byte av slitna kontaktledningsstolpar, slipers och befästningar på befintligt spår, helsvetsning av skarvspår på befintligt mötesspår samt byte av slitna växlar i Västra Vemmerlov. Det är fråga om underhållsåtgärder och behovet av dessa finns oavsett om regionalstågtrafik införs eller inte.

Det aktuella projektets syfte har varit att införa persontrafik på sträckan.

Konsekvenserna i bullerhänseende av den persontrafik som sedan december 2015 körs på sträckan är mycket måttliga. Persontågen är av en modern typ med låg ljudnivå. För de maximala ljudnivåerna har persontågen ingen betydelse då de ligger åtskilliga dB(A) lägre än godstågen. Genom infrastrukturpropositionen (prop. 1997/97:53) fick dåvarande trafikverken i uppdrag att fylla etapp 2 med innehåll. Detta har skett genom

åtgärdsprogram vilket innebär bl.a. att skyddsåtgärder vidtas för dem som i sin inomhusmiljö har ljudnivåer som överskrider riktvärden inomhus med 10 dB(A). Tidsperioden för åtgärdsprogrammet är 2014–2018. Trafikverket kommer under 2016-2017 att genomföra en samlad bullerutredning för Trelleborgsbanan. Utredningens syfte är att identifiera de fastigheter som ska omfattas av Trafikverkets åtgärdsprogram i befintlig miljö och ge underlag för planering av bullerskyddsåtgärder. Sammanfattningsvis är skälen till överklagandet i huvudsak dels att Trafikverket önskar ytterligare vägledning i fråga om när gränsen mellan befintlig miljö och väsentlig ombyggnad har passerats, dels att Trafikverket önskar domstolens ställningstagande i frågan gällande betydelsen av de åtgärdsprogram för åtgärder av bullerutsatta fastigheter som har sin grund i infrastrukturpropositionen.

Nämnden har gjort i huvudsak följande tillägg och förtydliganden. Mötesspåret som finns i Vemmerlöv var ett spår som var i drift när stationen var i drift fram till 1973. Arbetena som Trafikverket genomför bedöms som väsentlig ombyggnad då arbetena medför en så pass stor förändring i ljudbilden, både med avseende på nivå men framför allt vad gäller frekvensen av störningen. Den ekvivalenta bullernivån kommer att öka med ca 2 dB(A) och trafikintensiteten från 25 passager per dygn till ca 100 per dygn.

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL

Mark- och miljööverdomstolen noterar att nämndens föreläggande, som Trafikverket överklagat i sin helhet till länsstyrelsen, inkluderar fastigheten Z. Fastigheten omfattas dock inte av länsstyrelsens beslut och därmed inte heller av mark- och miljödomstolens prövning. Fastigheten omfattas inte heller av Mark- och miljööverdomstolens prövning.

Mark- och miljööverdomstolen har således i målet att ta ställning till om det finns skäl att förelägga Trafikverket att vidta bullerdämpande åtgärder på fastigheterna X och Y och om förelagda åtgärder är rimliga. Vid denna prövning ska bedömningen utgå ifrån de faktiska förhållandena vid fastigheterna. Den aktuella bullersituationen måste då ställas mot vilka åtgärder som är tekniskt möjliga och ekonomiskt rimliga. En övergripande prövning av omgivningspåverkan längs hela

Trelleborgsbanan med en totalavvägning av vilka skyddsåtgärder som skäligen kan krävas är endast möjlig i en tillståndsprovning av hela järnvägssträckningen (se bl.a. MÖD 2003:103 och MÖD 2005:63).

Tillämpliga bestämmelser framgår av underinstansernas avgöranden.

Utgångspunkten vid bedömning av om och vilka bullerbegränsande åtgärder som bör vidtas är att åtgärderna ska syfta till att begränsa nivåerna så att dessa inte är högre än vad som motsvarar en god miljö enligt de riktvärden för typfallen nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastrukturen som framgår av den s.k. infrastrukturpropositionen (prop. 1996/97:53 s. 42 ff). Av relevans i aktuellt mål är riktvärdet 45 dB(A) maximalnivå inomhus nattetid. Trafikverket har invänt att det inte rör sig om typfallet väsentlig ombyggnad utan befintlig miljö, vilket i en första etapp inte ställer krav på åtgärder om bullervärdena inte uppgår till minst 55 dB(A) maximalnivå inomhus nattetid. På fastigheterna X och Y uppgår den maximala bullernivån inomhus nattetid till 49 dB(A).

Miljööverdomstolen har tidigare uttalat att det är rimligt att ställa mer långtgående krav på begränsningar av bullernivåerna om en bansträckning genomgått väsentlig ombyggnad som medfört en förändring av bullersituationen, exempelvis genom att tågtrafiken förändrats genomgripande (se MÖD 2005:63). I aktuellt mål har det i direkt anslutning till fastigheterna X och Y endast varit fråga om underhållsåtgärder. Detta tillsammans med att de maximala bullernivåerna inomhus i sig inte förändrats på fastigheterna talar för att bedömningen av om bullerbegränsande åtgärder kan krävas ska utgå från planeringsfallet befintlig miljö. De sammantagna åtgärderna längs med hela järnvägssträckningen har dock inneburit en förändrad bullersituation på fastigheterna på så sätt att störningsfrekvensen ökat genom att antalet passager ökat från ca 25 till 100 stycken per dygn. I likhet med underinstanserna bedömer Mark- och miljööverdomstolen därför att den förändrade bullersituationen som uppstått på grund av vidtagna underhållsåtgärder och kapacitetshöjande åtgärder längs med hela Trelleborgsbanan är att jämföras med typfallet väsentligt ombyggnad.

Eftersom den maximala bullernivån inomhus nattetid på fastigheterna överstiger 45 dB(A) finns det skäl att överväga att ställa krav på Trafikverket att vidta bullerbegränsande åtgärder, under förutsättning att dessa är tekniskt möjliga och ekonomiskt rimliga. Av Trafikverkets utredning framgår att den fönsteråtgärd som föreläggandet omfattar medför att bullernivåerna på fastigheterna sänks till 45 dB(A) samt att åtgärden beräknas kosta totalt 16 000 kr för X och 24 000 kr för Y. Vid den avvägning som ska göras enligt 2 kap. 3 och 7 §§ miljöbalken bedömer Mark- och miljööverdomstolen att de förelagda skyddsåtgärderna är rimliga. Föreläggandet ska därför kvarstå, vilket får till följd att Trafikverkets överklagande ska avslås.

Mark- och miljööverdomstolen förordnade genom beslut den 4 februari 2016 att länsstyrelsens beslut avseende fastigheterna X och Y till dess annat beslutats inte skulle få verkställas (inhibition). Genom denna dom upphävs inhibitionsbeslutet.

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

I avgörandet har deltagit hovrättsrådet Henrik Löv, tekniska rådet Anna-Lena Rosengården, hovrättsrådet Margaretha Gistorp och tf. hovrättsassessorn Charlotte Jansson, referent.

Föredragande har varit hovrättsfiskalen Linda Grahl.



VÄXJÖ TINGSRÄTT
Mark- och miljödomstolen

DOM
2015-12-18
meddelad i
Växjö

Mål nr M 4827-15

KLAGANDE

Trafikverket
Box 810
781 28 Borlänge

MOTPART

Trelleborgs kommun, Samhällsbyggnadsnämnden
Algatan 13
231 83 Trelleborg

ÖVERKLAGAT BESLUT

Länsstyrelsen i Skåne läns beslut 2015-11-09 i ärende nr 505-18349-15, se bilaga 1

SAKEN

Överklagande av Länsstyrelsens i Skåne län beslut 2015-11-09, dnr 505-18349-15, ang åtgärder avseende bullerdämpning på fastigheterna X och Y i Trelleborgs kommun

DOMSLUT

Mark- och miljödomstolen avslår överklagandet.

BAKGRUND

Samhällsbyggnadsnämnden i Trelleborgs kommun (nämnden) har den 3 februari 2015 beslutat att förelägga Trafikverket att snarast och senast den 31 oktober 2015 vidta försiktighetsmått bland annat avseende fastigheterna X och Y.

Föreläggandet innebar i korthet att Trafikverket förelades att såvitt avser dessa två fastigheter vidta fasadåtgärder i form av erbjudande om fönsterbyte till bullerdämpande konstruktioner enligt Trafikverkets åtgärdsprogram för väsentlig ombyggnad. Nämndens beslut gällde omedelbart.

Trafikverket har sedan överklagat beslutet till Länsstyrelsen i Skåne län (länsstyrelsen) som först i delbeslut inhyllat nämndens beslut och därefter den 9 november 2015 tagit upp ärendet till slutlig prövning.

Länsstyrelsen har i sitt beslut såvitt avser fastigheterna X och Y avslagit Trafikverkets överklagande och ändrat punkt 2 i nämndens föreläggande till följande lydelse till den del den avser nämnda fastigheter.

”att senast den 1 september 2016, vidta fasadåtgärder i form av fönsterutbyte till bullerdämpande konstruktioner, så att fastigheterna X och Y inte utsätts för bullernivåer från järnvägstrafik som överskrider 45 dB(A)LAFmax inomhus i de rum som kan användas som sovrum.”

Länsstyrelsens beslut gäller omedelbart.

YRKANDEN M.M.

Trafikverket har nu överklagat länsstyrelsens beslut och yrkat att det ska upphävas med omedelbar verkan såvitt avser fastigheterna Trelleborg X och Y och yrkat inhibition såvitt avser nämndens beslut.

Som skäl för sitt yrkande har Trafikverket anfört att de hänvisar till vad de framfört i ärendet hos länsstyrelsen men därtill framförallt anfört följande. De åtgärder som avses vidtas på och i anslutning till spårområdet är åtgärder som medför att området med avseende på de nu aktuella fastigheterna alltså är att klassa som befintlig miljö. Åtgärder är därför inte erforderliga och dessa fastigheter bör inte heller bli föremål för sk. riktade åtgärder.

Nu aktuella fastigheter har maxnivåer på 49dB(A). Det nuvarande åtgärdsprogrammet omfattar bostäder med maximal bullernivå på 55 dB(A). De aktuella fastigheterna ligger således 6 dB(A) under denna nivå. I infrastrukturproposition 1996/97:53 har uttryckts att det åtgärdsprogram som ska genomföras i etapper för boende längs befintlig infrastruktur ska prioritera åtgärder för de mest utsatta. Den uppdelning i befintlig miljö respektive nybyggnad/väsentlig ombyggnad som beslutades i infrastrukturpropositionen 1996/97:53 kvarstår och har bekräftats i infrastrukturproposition 2012/13:25.

De kriterier som gäller för riktade åtgärder i befintlig miljö omfattar de mest utsatta vilket enligt Trafikverkets åtgärdsprogram enligt förordning (2004:675) om omgivningsbuller utgörs av människor som i sin inomhusmiljö har ljudnivåer som överskrider riktvärden med 10 dBA eller har mer än 65 dBA ekvivalent ljudnivå på uteplats. I det nu aktuella fallet saknas enligt Trafikverket skäl att tillämpa högre ambitionsnivå än vad som annars gäller i befintlig miljö.

DOMSKÄL

Tillämpliga bestämmelser framgår av länsstyrelsens beslut.

Mark- och miljödomstolen instämmer i länsstyrelsens bedömning och tillägger att Trafikverkets åtgärdsprogram inte får vara styrande vid tillämpningen av miljöbalken i ett enskilt fall. Vad Trafikverket anfört i sitt överklagande till domstolen föranleder inte någon annan bedömning. Överklagandet ska därför avslås.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga 2 (DV 427)

Överklagande senast den 8 januari 2016.

Marie Gerrevall

Carl-Philip Jönsson

I domstolens avgörande har deltagit rådmannen Marie Gerrevall, ordförande, och tekniska rådet Carl-Philip Jönsson.