



SVEA HOVRÄTT  
Mark- och miljööverdomstolen  
060204

**DOM**  
2016-09-29  
Stockholm

Mål nr  
M 9655-15

### ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Nacka tingsrätts, mark- och miljödomstolen, dom 2015-10-12 i mål nr M 6447-14, se bilaga A

### KLAGANDE

Trafikverket

Ombud: S O

### MOTPARTER

1. Bygg-, miljö- och hälsoskyddsnämnden i Värmdö kommun

2. H N

3. J-O N

### SAKEN

Föreläggande om att utföra ljudnivåmätningar på fastigheten X i Värmdö kommun

### MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSLUT

Med ändring av mark- och miljödomstolens dom upphäver Mark- och miljööverdomstolen Bygg-, miljö- och hälsoskyddsnämndens i Värmdö kommun beslut den 1 november 2012, dnr MIL.2012.1488.

Dok.Id 1294957

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

**YRKANDEN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN**

**Trafikverket** har yrkat att Mark- och miljööverdomstolen, med ändring av mark- och miljödomstolens dom, ska undanröja Bygg-, miljö- och hälsoskyddsnämndens i Värmdö kommun föreläggande i dess helhet.

**Bygg-, miljö- och hälsoskyddsnämnden** (nämnden) samt **J-O N** och **H N** har motsatt sig yrkandet. Nämnden har även yrkat att mätningar ska genomföras under sommarhalvåret maj–september.

**Trafikverket** har yrkat att Bygg-, miljö- och hälsoskyddsnämndens yrkande om att mätningar ska utföras under sommarhalvåret ska avvisas.

**UTVECKLING AV TALAN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN**

**Trafikverket** har till stöd för sin talan vidhållit vad som tidigare anförts i mark- och miljödomstolen samt därutöver tillagt i huvudsak följande.

Av trafikbulerberäkningarna avseende vägtrafiken till och från vägfärjan på väg 642 och 678 i anslutning till färjeläget, baserad på trafikuppgifter för Tynningöleden år 2015, framgår följande. Den dygnsekvivalenta nivån på fastigheten X är beräknad till 52 dB(A) och fastigheten omfattas således inte av Trafikverkets åtgärdsprogram. Det framgår vidare att den maximala bullernivån utomhus understiger 70 dB(A) nattetid kl. 22–06. Förvisso framgår det att maximalnivån dagtid mellan kl. 06–22 uppgår till 72 dB(A) men då det saknas riktvärden för maximala ljudnivåer inomhus dagtid är det inte rimligt att kräva sådan bullermätning.

Eftersom bullernivån i dagsläget varken överstiger 65 dB(A) ekvivalentnivå utomhus vid fasad eller det långsiktiga målet 55 dB(A) ekvivalentnivå utomhus omfattas fastigheten inte av åtgärdsprogrammet enligt infrastrukturpropositionen (prop. 1996/97:53).

Det faktum att huset på X är byggt i början av 1900-talet ska inte ligga till grund för att det föreligger sådana speciella omständigheter som motiverar

mätning av ljudnivåerna. Det är rimligt att kunna förvänta sig att fastighetsägare ansvarar för att upprätthålla en generell fasadisolering. En fasaddämpning om 25 dB(A) utgör en vedertagen schablon. Stigningen påverkar dessutom enbart den ekvivalenta ljudnivån då detta ger en långvarig acceleration som påverkar ljudutredningen under en längre tid än maximalnivån. I beräkningsmodellen är redan den maximala ljudnivån från accelererande trafik beaktad. Trafikverkets bullerberäkningar utförs enligt Nordisk beräkningsmodell för vägtrafikbuller och Trafikverket vill understryka bullerberäkningens tillförlitlighet. Det är endast vid mycket speciella eller komplicerade förhållanden som det behöver göras en kompletterande mätning för att få fram ett tillförlitligt underlag för bedömning. Så är inte fallet på fastigheten X. Någon vikt kan inte läggas vid fastighetsägarens mätning då den skiljer sig i så hög grad från de beräkningar som Trafikverket utfört och den indikationsmätning som Värmdö kommun utfört.

Mot bakgrund av de utomhusnivåer som beräknats har Trafikverket räknat fram att den maximala ljudnivån inomhus nattetid mellan kl. 22–06 överskrider 43 dB(A) högst 5 gånger. Detta innebär att även den beräknade maximala ljudnivån inomhus ligger under riktvärdet 45 dB(A). Folkhälsomyndighetens allmänna råd om buller inomhus (FoHMFS 2014:13) gäller inte för trafikbuller. Det är riktvärdena i infrastrukturpropositionen som ska tillämpas. Att riktvärdena i infrastrukturpropositionen är tillämpliga på vägtrafik vid bostäder tydliggörs även i Boverkets allmänna råd 2008:1. Där framgår beträffande vägtrafik och spårtrafik bl.a. att nattetid avser perioden kl. 22–06 samt att maximalnivån får överskridas med högst 10 dB(A) fem gånger per natt.

Att kräva bullermätningar av maximala ljudnivåer inomhus under dagtid (mellan kl. 06.00–08.00), då det inte finns några riktvärden för ljudnivåer att jämföra med är en mer ingripande åtgärd än vad som får anses rimligt att kräva av en verksamhetsutövare. Dagtid är det den ekvivalenta ljudnivån som ligger till grund för en utvärdering av bullersituationen på fastigheten.

Nämndens krav på att mätningen bör baseras på somarmedeldygnets trafikintensitet och trafiksammansättning ska avvisas av domstolen då nämnden inte någon gång

tidigare under ärendets handläggning argumenterat utifrån att mätningen av ljudnivån bör baseras på somarmedeldygnets trafikintensitet och trafikammansättning.

**Nämnden** har i huvudsak anfört följande.

En mätning av ljudnivåerna på platsen är en bättre metod än endast den beräkning av bullernivåerna som Trafikverket utfört. Detta med anledning av de speciella förhållandena som råder på den aktuella platsen i form av färjetrafik och topografiska förhållanden. I den beräkning som Trafikverket låtit göra har värdet noll lagts in för att beskriva vägens lutning. Om vägens lutning inte har någon betydelse för beräkningen och ljudnivåerna kan nämnden bara ifrågasätta varför inkorrekta data lagts in i beräkningen. Att göra en korrekt utredning borde även ligga i Trafikverkets intresse. Bostaden är byggd under tidigt 1900-tal vilket ytterligare förklarar varför en mätning är mer tillförlitlig än en beräkning. För att fastställa vilka ljudnivåer som förekommer inomhus krävs långt mer än ett antagande om vilken typ av fasadisolering huset har.

Folkhälsomyndigheten har antagit allmänna råd om buller inomhus som ger rekommendationer till stöd för tillämpningen av 9 kap. 3 § miljöbalken. De allmänna råden ger riktvärden för när buller bör bedömas som en olägenhet för människors hälsa. Riktvärdena är 45 dB för maximalt ljud och 30 dB för ekvivalent ljud. Dessa riktvärden anser nämnden vara fullt tillämpbara i detta fall, när det saknas specifika riktvärden för trafikbuller. Det kan inte anses vara oskäligt med en mätning av bullernivåerna vid en enstaka fastighet.

I den senaste bullerutredningen som Trafikverket låtit genomföra för Tynningöfärjan framgår det att den ekvivalenta ljudnivån vid fastigheten närmast färjeläget uppgår till 47 dB(A) under rusningstrafik. Maximala ljudnivåer ligger på 60 dB(A). Den mest bullerexponerade fastighetens fasaddämpning (Y) inom intervallet 500–1000 Hz har en dämpande förmåga på 20 dB. Bostaden på X har likvärdig fasad. Den osäkerhet som råder kring fasadens dämpande förmåga ger fog för en mätning.

En utredning av färjebullret pågår parallellt med detta ärende, för närvarande ligger detta hos mark- och miljödomstolen (mål nr M 5452-15). Det saknas underlag för hur den totala ljudbilden ser ut på fastigheten, där bullerkällorna från färjan och vägen vägts samman. Trafikverket är skyldigt att utföra de undersökningar som nämnden behöver för att kunna utöva tillsyn och för att bedöma om det föreligger risk för olägenhet för människors hälsa och miljön. De förhållanden som råder på platsen är specifika i sitt slag, med bl.a. Tynningöfärjans närhet, bostadens karaktär och vägens lutning. Mätningen av ljudnivån bör baseras på sommarmedeldygnet trafikintensitet och trafiksammansättning, eftersom en stor del av årets trafik förekommer under en kortare tidsperiod.

**J-O N** och **H N** har utöver vad de tidigare anfört i mark- och miljödomstolen i huvudsak tillagt följande. Enligt professor Å, Kungliga Tekniska Högskolan, kan den aktuella beräkningsmodellen inte tillfullo beskriva verkligheten. Beräkningsmodellen är i grunden baserad på plan väg med jämnt trafikflöde i konstant hastighet. Avvikelser därifrån kompenseras med korrektionsmodeller. Ju fler korrektionsmodeller ju större osäkerhet. Trafikverket har fortfarande samma fel i korrektionsfaktorerna. Väglutningen är satt till 0 promille när verklig lutning är 112 promille. Mottagaravstånd är satt till 12 meter när det verkliga avståndet är 9–11 meter. Mottagarens höjd över vägbanan är satt till 2 meter. Verklig höjd ligger mellan 2 meter (bottenplan) och 5,5 meter på övervåningen. Vidare så finns det ett plank på andra sidan vägen längs hela sträckan, samt ett berg på överdelen av sträckan, som innebär att ljudet reflekteras. Ytterligare faktorer som inte hanteras i modellen är fordon som accelererar från stillastående (på färjan) i ett motlut på låg växel med högt och växande motorvarv, tätt stående fordon i mötande fil som väntar att få köra på färjan, där startljud och motorljud adderas till de från färjan mötande fordonsljud, samt färjebuller från maskin och klaffar som är ytterligare adderande buller till ovan.

**Trafikverket** och **nämnden** har till stöd för talan inkommit med bullerutredningar.

**MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL**

Tillämpliga bestämmelser framgår av underinstansernas avgöranden.

Detta mål behandlar störningar från vägtrafiken. Störningar från färjetrafiken behandlas enligt uppgift i ett annat mål. Om och i vilken mån störningarna från vägtrafik och färjeverksamheten sammantagna fordrar nya utredningar eller åtgärder kan inte prövas i detta mål.

Mark- och miljööverdomstolen har i ett antal fall som gällt buller utmed järnvägar tagit ställning till frågan om och i vilken utsträckning bullerdämpande åtgärder ska vidtas (se exempelvis domar 2005-10-18 i målen M 6047-04, M 3017-04, M 9590-03 och M 1512-04). De principiella överväganden som gjorts i dessa fall är i stor utsträckning också tillämpliga när det gäller buller från vägtrafik (se MÖD 2007:16).

För vägtrafik liksom för trafik på järnväg gäller att bullernivåerna bör begränsas så att dessa inte är högre än vad som motsvarar en god miljö. En god miljö får anses motsvaras av de bullervärden för ny- och ombyggnader som framgår av den av riksdagen antagna infrastrukturpropositionen (Infrastrukturinriktning för framtida transporter, prop. 1996/97:53), nämligen bland annat 55 dB(A) som ekvivalentvärde utomhus (vid fasad). När det gäller befintliga miljöer som exponeras för vägtrafikbuller anges att i en första etapp bör ett åtgärdsprogram syftande till att klara 65 dB(A) som ekvivalentnivå utomhus genomföras (se s. 43 f. a. prop).

Folkhälsomyndighetens allmänna råd om buller inomhus ger också vägledning för vad som ska anses som en god miljö oavsett vilken typ av bullerkälla som det är fråga om.

Regeringen har i den senaste miljömålspropositionen (Svenska miljömål – för ett effektivare miljöarbete, prop. 2009/10:155) konstaterat att exponeringen för vägtrafikbuller har ökat sedan 1999 i takt med att vägtrafiken och urbaniseringen har ökat. Enligt Socialstyrelsens Miljöhälsorapport 2009 bor ca 1,2 miljoner personer i en bostad med fönster mot en större väg, järnväg eller industri och ca 810 000 personer uppger att de besväras av trafikbuller varje vecka.

Det finns således generellt sett behov av att åtgärda trafikbuller i samhället. Frågan i målet är om de faktiska förhållandena beträffande buller till följd av vägtrafiken i detta fall är sådana att det är erforderligt att genomföra ytterligare utredningar i form av mätningar av maximal bullernivå inomhus samt vid fasad på H Ns och J-O Ns fastighet.

Det har inte framkommit att det utförts några väsentliga ombyggnader av den del av vägen som påverkar H Ns och J-O Ns fastighet. Den trafikökning som skett och som kan förväntas till följd av färjeläget utgör en allmänt ökad trafikbelastning och är således inte en följd av någon trafikomläggning eller liknande. Mark- och miljööverdomstolen bedömer att det således är fråga om en befintlig miljö.

Även om det finns vissa osäkerheter avseende de beräkningar av bullernivåer som presenterats i målet får dock enligt Mark- och miljööverdomstolens mening utförda beräkningar med tillräcklig säkerhet visa att det i infrastrukturpropositionen angivna ekvivalentvärdet om 65 dB(A) med god marginal innehålls. Redovisade beräkningar medför således inte att mätningar behöver genomföras. Vidare kan de maximala bullernivåerna utomhus – där Trafikverkets beräkning och nämndens indikativa mätning ger likartade resultat – inte anses vara sådana att de medför skäl att företa mätningar för att ytterligare klarlägga bullret från vägtrafiken. Inte heller har det framkommit några andra skäl för att göra mätningar av maximal bullernivå. Föreläggandet ska därför upphävas.

Vid denna utgång förfaller frågan om det är rättsligt möjligt av nämnden att framställa ett yrkande om att mätningen ska företas under sommarhalvåret.

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

I avgörandet har deltagit hovrättslagmannen Per-Anders Broqvist, hovrättsrådet Fredrik Ludwigs, tekniska rådet Anna-Lena Rosengardten samt hovrättsrådet Johan Svensson, referent.

Föredraganden har varit Aurora Svallbring.





NACKA TINGSRÄTT  
Mark- och miljödomstolen

**DOM**  
2015-10-12  
meddelad i  
Nacka Strand

Mål nr M 6447-14

**KLAGANDE**

Trafikverket

**MOTPART**

1. Bygg- miljö- och hälsoskyddsnämnden i Värmdö kommun
2. H N
3. J-O N

**ÖVERKLAGAT BESLUT**

Länsstyrelsen i Stockholms läns beslut den 21 oktober 2014 i ärende nr 5051-41351-2012, se bilaga 1

**SAKEN**

Föreläggande om att utföra ljudnivåmätning på fastigheten Värmdö X

---

**DOMSLUT**

Mark- och miljödomstolen avslår överklagandet.

Tidpunkten för när Trafikverket ska inkomma med rapporter från de utförda mätningarna sätts till den 15 december 2015.

---

Dok.Id 428569

| Postadress                      | Besöksadress            | Telefon   | Telefax       | Expeditionstid                 |
|---------------------------------|-------------------------|---|---------------|--------------------------------|
| Box 1104<br>131 26 Nacka Strand | Augustendalsvägen<br>20 | 08-561 656 00<br><b>E-post:</b> mmd.nacka@dom.se<br>www.nackatingsratt.domstol.se | 08-561 657 99 | måndag – fredag<br>08:00-16:30 |

**YRKANDEN M.M.**

Trafikverket har överklagat länsstyrelsens beslut. Till stöd för sin talan har Trafikverket anfört i huvudsak följande. Åtgärderna i föreläggandet är orimliga. Enligt Trafikverkets bullerberäkning uppgår den ekvivalenta ljudnivån utomhus till 54 dB (A). Fastigheten omfattas därför inte av åtgärdsprogrammet och understiger även det långsiktiga målet. Enligt bullerberäkningen uppgår den maximala bullernivån utomhus till 68 dB (A). Med en uppskattad dämpning om minst 25 dB (A) beräknas den maximala bullernivån inomhus till 43 dB (A). Även den beräknade maximalnivån ligger under riktvärdet 45 dB (A).

En beräkning av ljudnivån ger ett mer rättvisande och tillförlitligt underlag än vad en mätning ger. I fråga om ljudnivåer vid bostadshus tas hänsyn till avstånd mellan väg och bostadshuset, tillåten hastighet, trafikmängd, andel tunga fordon, terrängens utformning mellan väg och bostadshuset, vägens utformning som exempelvis väglutning, hur väglutning påverkar ljudnivån m.m. Det är endast vid mycket komplicerade förhållanden som det kan behövas en mätning. Mätningar kan påverkas av andra störande ljudslag, vilket kan ge missvisande resultat.

Det framgår inte hur lång tid som mätningarna ska utföras. Föreläggandet är därför alltför oprecist för att kunna efterlevas. Vidare finns inga gällande riktvärden för maximal ljudnivå inomhus för tiden mellan 06.00 – 08.00.

**DOMSKÄL**

I målet är fråga om nämnden har haft fog för sitt föreläggande om undersökning och om det kan anses skäligt enligt 26 kap. 22 § och 2 kap. 7 § miljöbalken (1998:808).

Mark- och miljödomstolen instämmer i den bedömning som länsstyrelsen gjort och tillägger för egen del följande. Beräkningar kan generellt sett anses vara ett bra och effektivt sätt att utreda ljudnivån från trafikbuller. I vissa fall kan det dock uppkomma behov av att utföra mätningar för att få en rättvisande bild av ljudförhållandena. I detta fall är det aktuella huset byggt i början av 1900-talet. Det är beläget i en uppförsbacke, vilket innebär att fordon accelererar förbi huset. Detta

tillsammans med att det gäller att fastställa inomhusnivåer utgör enligt domstolens mening sådana speciella omständigheter som motiverar mätning av ljudnivåerna.

Beträffande föreläggandets tydlighet kan det enligt domstolens mening inte uppfattas på annat sätt än att mätningar ska ske enligt vedertagna metoder.

Det som Trafikverket har anfört i sitt överklagande föranleder inte domstolen att göra en annan bedömning. Överklagandet ska därför avslås.

Tidpunkten för när rapporter ska ges in sätts till den 15 december 2015.

**HUR MAN ÖVERKLAGAR**, se bilaga 2 (DV427)

Överklagande senast den 2 november 2015. Prövningstillstånd krävs.

Magnus Hjort

Gisela Köthnig

---

I domstolens avgörande har deltagit rådmannen Magnus Hjort och tekniska rådet Gisela Köthnig. Föredragande har varit beredningsjuristen Åsa Johansson.