



SVEA HOVRÄTT
Mark- och miljööverdomstolen
Rotel 060308

DOM
2017-10-03
Stockholm

Mål nr
M 3533-17

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Växjö tingsrätts, mark- och miljööverdomstolen, dom 2017-03-22 i mål nr M 4143-16, se bilaga A

PARTER

Klagande

Trafikverket
781 89 Borlänge

Motparter

1. Miljönämnden i Habo och Mullsjö kommuner
Box 212
566 24 Habo

2. PEJ

SAKEN

Föreläggande om bullerreducerande åtgärder på fastigheten X i Mullsjö kommun

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSLUT

Mark- och miljööverdomstolen avslår överklagandet men förlänger den av miljö-
nämnden angivna tiden för att efterkomma föreläggandet till senast den 1 september
2019.

Dok.Id 1365511

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		

BAKGRUND

Aktuellt ärende inleddes 2013 när PEJ kontaktade miljöförvaltningen och Trafikverket och påtalade att trafikbullret från riksvägarna 26 och 47 var störande på fastigheten X. Miljönämnden i Habo och Mullsjö kommuner beslutade att lämna klagomålet utan åtgärd eftersom bullervärdena inte översteg de långsiktiga värdena för buller inomhus. Bullervärdena utomhus vid fasad var höga, men översteg inte 65 dB(A) som är gränsen för åtgärdsprogrammet i infrastrukturpropositionen. Efter överklagande från PEJ återförvisade mark- och miljödomstolen ärendet till nämnden i oktober 2014 för fortsatt utredning av bullerdämpande åtgärder eftersom det saknades underlag för att kunna göra en skälighetsbedömning.

Nämnden inhämtade underlag från Trafikverket om kostnader för bullerreducerande åtgärder och bedömde därefter att det inte var skäligt att kräva bullerskyddsåtgärder. Klagomålet lämnades åter utan åtgärd. Även detta beslut överklagades av PEJ och mark- och miljödomstolen återförvisade ärendet till miljönämnden igen i november 2015 för att besluta om vidtagande av åtgärder så att trafikbullrets bidrag till den dygnsekvivalenta ljudnivån vid fastigheten inte överstiger 55 dB(A) vid visst trafikflöde. Detta beslut överklagades inte av Trafikverket. Därefter fattade nämnden det nu överklagade beslutet att förelägga Trafikverket att vidta åtgärder i enlighet med mark- och miljödomstolens återförvisningsbeslut.

YRKANDEN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Trafikverket har yrkat att föreläggandet från miljönämnden i Habo och Mullsjö kommuner undanröjs.

PEJ har motsatt sig yrkandet.

Miljönämnden i Habo och Mullsjö kommuner har avstått från att yttra sig i målet.

UTVECKLING AV TALAN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Trafikverket har i huvudsak anfört följande till stöd för sin talan: Det är inte rimligt att vidta bullerreducerande åtgärder i den omfattning som krävs enligt föreläggandet. Kravet om 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå utomhus vid fasad motsvarar det långsiktiga riktvärdet utomhus, men åtgärdsprogrammets första etapp omfattar endast befintliga bostadsmiljöer med buller överstigande 65 dB(A) ekvivalentnivå utomhus vid fasad. Hänsyn måste dessutom tas till vad som är tekniskt möjligt, ekonomiskt rimligt och miljömässigt motiverat.

Den aktuella fastigheten utgör en s.k. befintlig bebyggelse vid en befintlig väg. Enligt den reviderade bullerberäkning som Trafikverket har gjort på fastigheten uppgår den beräknade ekvivalenta ljudnivån utomhus till 58 dB(A), vilket medför att fastigheten inte omfattas av den första etappen i Trafikverkets åtgärdsprogram. Några buller-reducerade åtgärder är därför inte aktuella.

En skälighetsbedömning av eventuella bullerreducerande åtgärder måste göras i aktuellt ärende. Återförvisningen från mark- och miljödomstolen i oktober 2014 överklagades inte av Trafikverket eftersom verket bedömde att det endast avsåg en uppmaning till nämnden att utreda möjligheten till och skäligheten av åtgärder för att nå under den ekvivalenta ljudnivån 55 dB(A) utomhus vid fasad på den aktuella fastigheten, vilket framgår av domskälen. Detta måste uppfattas som att domstolen återansåg att det saknades underlag för att göra en skälighetsbedömning i målet. Trots detta har någon sådan bedömning inte skett i detta ärende, utan underinstanserna har endast hänvisat till mark- och miljödomstolens bedömning i återförvisningen.

Vid skälighetsbedömningen ska en samhällsekonomisk analys göras och nyttan av eventuella åtgärder ska jämföras med kostnaderna för dessa. Den tänkta bullerskärmen är cirka 60 meter lång och två meter hög. Skärmen förväntas medföra att bullerstörningar från väg 47 minskar till under 55 dB(A) vid fasad mot den mest utsatta sidan av bostadshuset och beräknas kosta ca 500 000 kronor under skärmens livslängd som beräknas till 30 år. Den samhällsekonomiska nyttan av åtgärden beräknas uppgå

till ca 75 000 kr. Kostnaden för skärmen blir således ca sju gånger högre än samhällsnyttan av den.

En alternativ bullerreducerande åtgärd är att sänka hastigheten på väg 47 från dagens 80 km/h till 50 km/h, vilket länsstyrelsen beslutar om. Med hänsyn till vägens standard och funktion är emellertid inte 50 km/h en lämplig hastighet på sträckan. Det skulle förmodligen vara svårt för trafikanterna att förstå sänkningen och därmed svår att följa.

Det är alltså i och för sig tekniskt möjligt att åtgärda utomhusmiljön vid fastigheten men det är inte samhällsekonomiskt rimligt att genomföra åtgärden. Eftersom bullernivåerna inte överstiger 65 dB(A) ekvivalentnivå utomhus vid fasad kan det inte heller anses miljömässigt motiverat att vidta åtgärderna.

PEJ har anfört att Trafikverket ska utföra de åtgärder som krävs för att en godkänd boendemiljö ska uppnås. Han kan inte bevisa den skadliga ljudnivån och han förstår inte ur man kan räkna fram lönsamhet på ett bullerplank.

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL

Mark- och miljödomstolen återförvisade målet till nämnden 2015 för att nämnden skulle besluta om vidtagande av åtgärder så att den dygnsekvivalenta ljudnivån på fastigheten inte översteg 55 dB(A). Trafikverket överklagade inte domen.

Trafikverket hänvisar nu till den bedömning som mark- och miljödomstolen gjorde vid återförvisningen 2014 för fortsatt utredning. Av domskälen framgår att en skälighetsbedömning skulle göras av nämnden. En sådan gjordes därefter först av nämnden, som fann att det inte var skäligt med bullerreducerande åtgärder och sedan av mark- och miljödomstolen i domen med återförvisning 2015. Då fann domstolen att beräkningsalternativet med en skärm innehöll allt för stora oklarheter för att kunna ligga till grund för en bedömning, men att Trafikverket inte hade visat att redovisade åtgärder för bullerreduktion i form av en sänkning av hastigheten skulle medföra orimliga merkostnader för verket och att det därför fanns skäl för nämnden att kräva buller-

dämpande åtgärder. Denna dom, som alltså innebar en skyldighet för nämnden att besluta om åtgärder, överklagades inte.

Mark- och miljööverdomstolen instämmer i mark- och miljödomstolens uppfattning i den nu överklagade domen att skälighetsbedömningen av om åtgärder ska vidtas är rättskraftigt avgjord genom domen med återförvisningsbeslutet 2015. Mark- och miljööverdomstolen kan därför inte nu göra en ny skälighetsbedömning av om buller-reducerande åtgärder ska vidtas eller inte. Överklagandet ska därmed avslås.

Föreläggandet ger Trafikverket möjlighet att själv bestämma vilka åtgärder som behövs för att minska bullerstörningarna. Eftersom det nu har gått ytterligare tid sedan föreläggandet utfärdades förlängs tiden för Trafikverket att genomföra åtgärden och kontrollera bullernivån samt redovisa denna till nämnden till den 1 september 2019.

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

I avgörandet har deltagit hovrättsråden Fredrik Ludwigs och Hans Nyman, tekniska rådet Yvonne Eklund samt hovrättsrådet Christina Ericson, referent.

Föredragande har varit Lena Lidmark.



VÄXJÖ TINGSRÄTT
Mark- och miljödomstolen

DOM
2017-03-22
meddelad i
Växjö

Mål nr M 4143-16

KLAGANDE

Trafikverket
781 89 Borlänge

MOTPARTER

1. Miljönämnden i Habo och Mullsjö kommuner
Jönköpingsvägen 19
Box 212
566 24 Habo

2. PEJ

ÖVERKLAGAT BESLUT

Länsstyrelsens i Jönköpings län beslut den 5 september 2016 i ärende nr
505-2244-2016, se [bilaga 1](#)

SAKEN

Föreläggande om bullerreducerande åtgärder

DOMSLUT

Mark- och miljödomstolen avslår överklagandet men förlänger den av miljönämnden
angivna tiden för att efterkomma föreläggandet till senast utgången av 2018.

Dok.Id 388663

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 81 351 03 Växjö	Kungsgatan 8	0470-560 130 E-post: vaxjo.tingsratt@dom.se www.vaxjotingsratt.domstol.se	0470-560 125	måndag – fredag 08:00-16:00

BAKGRUND

Miljönämnden i Habo och Mullsjö kommuner (fortsättningsvis nämnden) förelade den 22 februari 2016 Trafikverket att, i fråga om fastigheten X i Mullsjö kommun, vidta åtgärder enligt följande.

Vidtaga bullerreducerande åtgärder på eller i anslutning till väg 26 och 47, så att deras bidrag till den dygnsekvivalenta ljudnivån vid X inte överstiger 55 dB(A), vid ett trafikflöde motsvarande 2 600 fordon per dygn (väg 26) respektive 3 000 fordon per dygn (väg 47).

Åtgärden ska vara genomförd och bullernivån kontrollerad samt redovisad till miljönämnden senast utgången av år 2017.

Trafikverket överklagade nämndens beslut till Länsstyrelsen i Jönköpings län, som avslog överklagandet.

Trafikverket har nu överklagat länsstyrelsens beslut.

YRKANDEN M.M.

Trafikverket har yrkat att mark- och miljödomstolen ska undanröja nämndens beslut och anfört i huvudsak följande.

Det är inte rimligt att utföra bullerreducerande åtgärder i den omfattning som framgår av nämndens föreläggande.

Föreläggandet

Det i föreläggandet ställda kravet om 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå utomhus vid fasad motsvarar i och för sig det långsiktiga riktvärdet utomhus, men åtgärdsprogrammets första etapp omfattar endast befintliga bostadsmiljöer med buller överstigande 65 dB(A) ekvivalentnivå utomhus vid fasad. Vid prövningen av huruvida eventuella bullerskyddsåtgärder ska vidtas måste dessutom hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt, ekonomiskt rimligt och miljömässigt motiverat.

Trafikverkets arbete med buller

För Trafikverket är det angeläget att så långt som möjligt vidta skyddsåtgärder i de fall störningar från väg- och järnvägstrafiken blir alltför omfattande. Trafikverket arbetar kontinuerligt med att minska bullret för de mest utsatta.

Som riktvärden för god miljö kvalitet anges bullernivåer som inte bör överskridas för att upprätthålla en god miljö. Nivåerna är vägledande och inte bindande. De ger uttryck för de störningsnivåer där Trafikverket har att överväga åtgärder för att begränsa störningar. Åtgärdernas omfattning måste avgöras med utgångspunkt från vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt i det enskilda fallet. De riktvärden för buller som anges i prop. 1996/97:53 bör enligt regeringen ses som långsiktiga mål.

Utgångspunkten vid en bedömning av om och vilka bullerbegränsande åtgärder som bör vidtas utmed en viss vägsträcka är att åtgärderna ska syfta till att begränsa bullernivåerna så att dessa inte är högre än vad som motsvarar en god miljö. Det långsiktiga målet är att bullernivån utomhus inte ska överskrida 55 dB(A) ekvivalentnivå.

Trafikverket arbetar långsiktigt för att undanröja olägenheter från bullerstörningar och inriktningen i arbetet med att begränsa buller från väg är i första hand att minska bullernivåerna inomhus hos dem som bor i bostäder där den ekvivalenta ljudnivån utomhus vid fasad är över 65 dB(A). Åtgärderna ska leda till att bullernivåerna inomhus underskrider riktvärdet 30 dB(A) ekvivalentnivå samt 45 dB(A) maximalnivå.

När Trafikverket ska bedöma var behovet av skyddsåtgärder är som allra störst måste förhållandena utmed hela landets vägnät bedömas på ett enhetligt sätt så att åtgärderna verkligen sätts in där de i första hand behövs och med beaktande av vad som bör åstadkommas långsiktigt. Det är därför nödvändigt att utgå från de riktlinjer för buller som enligt regeringen bör ses som långsiktiga mål.

Förtydligande av vägnummer

De tidigare namngivna vägarna – väg 26 och väg 47 – har bytt namn. Vägen upp till korset vid aktuell fastighet har två vägnummer, nämligen 26/47. Efter vägkorset delar vägen upp sig i väg 26 mot Tidaholm/Skövde och väg 47 mot Falköping. Den

väg som ligger närmast bostadshuset – även den mest trafikerade vägen – är väg 47 mot Falköping. Det är utmed denna väg som en eventuell bullerskärm kan komma att placeras.

Fastigheten X

Fastigheten utgör s.k. befintlig bebyggelse vid en befintlig väg. Åtgärdsprogrammets första etapp omfattar endast befintliga bostadsmiljöer med buller överstigande 65 dB(A) ekvivalentnivå utomhus vid fasad.

Enligt den bullerberäkning som Trafikverket har gjort för fastigheten uppgår den beräknade ekvivalenta ljudnivån utomhus till 59 dB(A). Den ekvivalenta ljudnivån utomhus är förvisso några dB högre än det långsiktiga riktvärdet, men fastigheten omfattas ändå inte av Trafikverkets åtgärdsprogram. Några bullerreducerande åtgärder är därför inte aktuella.

Av Trafikverkets bullerberäkning framgår vidare att den maximala bullernivån utomhus i dagsläget uppgår till 73 dB(A). Beräknade bullervärden inomhus uppgår till 30 dB(A) dygnsekvivalent och 44 dB(A) maxnivå. Bullervärdena ligger därmed under de långsiktiga riktvärdena. Inte heller mot denna bakgrund är några buller-reducerande åtgärder i fasad aktuella.

Samhällsekonomisk analys

Vid övervägande av skyddsåtgärder och andra försiktighetsmått gäller att nyttan alltid ska jämföras med kostnaderna. Den tänkta bullerskärmen är ca 60 meter lång och 2 meter hög med en placering ca 10 meter från vägkanten. Skärmen förväntas medföra att bullerstörningarna från väg 47 minskar till under 55 dB(A) vid fasad mot den mest utsatta sidan av bostadshuset. Bullerskärmen beräknas kosta drygt 500 000 kr.

För att kunna bedöma rimligheten av de bullerreducerande åtgärder som bedöms behövas för att minska den ekvivalenta ljudnivån utomhus vid fasad på den aktuella fastigheten, har Trafikverket utfört samhällsekonomiska beräkningar enligt de värden som tagits fram inom ASEK-arbetet (samhällsekonomiska principer och kalkyler).

Trafikverkets beräkningar visar att den samhällsekonomiska nyttan under skärmens livslängd (beräknad på 30 år) skulle uppgå till ca 75 000 kr. Beräknad nytta ska jämföras med kostnaden för att sänka den ekvivalenta ljudnivån utomhus vid fasad från 59 dB(A) till 55 dB(A). Kostnaden för bullerskyddsåtgärden i 30 år beräknas till drygt 500 000 kr. Kostnaden för den tänkta skärmen blir således ca 7 gånger högre än samhällsnyttan.

Den samhällsekonomiska beräkningen visar således tydligt att kostnaden för en bullerreducerande skärm på den aktuella fastigheten klart överstiger dess nytta, vilket innebär att en bullerreducerande skärm på fastigheten är mycket olönsam.

Alternativa bullerreducerande åtgärder

En alternativ bullerreducerande åtgärd är att sänka hastigheten på väg 47. Om hastigheten på väg 47 sänks från dagens 80 km/t till 50 km/t på den aktuella sträckan förbi bostadshuset bedöms ekvivalentnivån utomhus sjunka till 55 dB(A). med hänsyn till vägens standard och funktion är inte 50 km/t på den aktuella sträckan en lämplig hastighet.

En hastighetssänkning på den aktuella sträckan har inte någon större ekonomisk betydelse. I ärenden om hastigheter på väg är Trafikverket endast remissinstans. Länsstyrelsen beslutar i denna fråga.

Sammanfattningsvis kan konstateras att det i och för sig är tekniskt möjligt att åtgärda utomhusmiljön i enlighet med nämndens föreläggande. Det är emellertid inte samhällsekonomiskt rimligt att genomföra en sådan åtgärd.

Varför en skälighetsbedömning måste göras i mark- och miljödomstolen

Det har inte företagits någon skälighetsbedömning i ärendet. Det har därmed inte gjorts någon egentlig prövning i ärendet.

Enligt företagen bullerberäkning är inomhusnivåerna under de långsiktiga riktvärdena. Eftersom utomhusnivåerna inte överskrider 65 dB(A) ekvivalentnivå har Trafikverket inte någon skyldighet att erbjuda fastigheten X några bullerreducerande åtgärder utomhus. Åtgärdsprogrammets första etapp omfattar

endast befintliga bostadsmiljöer med buller överstigande 65 dB(A) ekvivalentnivå utomhus vid fasad.

De samhällsekonomiska beräkningar som har gjorts har dessutom tydligt visat att kostnaden för en bullerreducerande skärm på fastigheten X klart överstiger dess nytta, vilket innebär att en bullerreducerande skärm på fastigheten är mycket olönsam.

Sammanfattningsvis hemställs att mark- och miljödomstolen prövar huruvida det är ekonomiskt rimligt eller miljömässigt motiverat att vidta bullerreducerande åtgärder på fastigheten X.

DOMSKÄL

Enligt 2 kap. 3 § miljöbalken ska alla som bedriver en verksamhet 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. Kraven gäller enligt 2 kap. 7 § miljöbalken i den utsträckning det inte kan anses orimligt att uppfylla dem. Vid bedömningen ska särskild hänsyn tas till nyttan av skyddsåtgärder och andra försiktighetsmått jämfört med kostnaderna för sådana åtgärder.

Mark- och miljödomstolen har tidigare – i dom meddelad den 18 november 2015 i mål nr M 3770-15 – konstaterat att det finns skäl för bullerdämpande åtgärder i anledning av att bullernivån överskrider gällande riktvärden och därmed medför risk för olägenhet för människors hälsa. Domstolen visade ärendet åter till nämnden för beslut om vilka åtgärder Trafikverket ska vidta på eller i anslutning till väg 26 och 47 för att sänka den dygnsekvivalenta ljudnivån vid den aktuella fastigheten. Domstolen får i domen, som inte överklagades av Trafikverket, anses ha tagit ställning till såväl frågan om det har funnits anledning att vidta åtgärder som att det har varit skäligt till att kräva en reduktion av trafikbullret ner till de nivåer som angavs i domen, dvs. de nivåer som miljönämnden nu har hänvisat till.

Genom föreläggandet har miljönämnden, utan att binda upp Trafikverket till vissa konkreta åtgärder, gett utrymme för verket att själv bestämma om de åtgärder som man anser behövs för att minska bullerstörningarna. Vissa åtgärder disponerar Trafikverket inte omedelbart själv över (hastighetsbegränsning) och föreläggandet har därför sträckts ut i tiden för att det ska vara möjligt att driva även en sådan process. Sammanfattningsvis bör det överklagade beslutet sålunda stå fast men tiden för att vidta åtgärder bör, med tanke på den tid som har förflutit i samband med hanteringen av överklagandet av nämndens beslut, nu förlängas och åtgärder vara utföreda senast utgången av 2018.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga 2 (DV 427).

Överklagande senast den 12 april 2017.

Anders Bengtsson

Bruno Bjärnberg

I domstolens avgörande har deltagit chefsrådmannen Anders Bengtsson, ordförande, och tekniska rådet Bruno Bjärnberg. Föredragande har varit beredningsjuristen Danijel Randau.