



SVEA HOVRÄTT
Mark- och miljööverdomstolen
060103

DOM
2024-10-02
Stockholm

Mål nr
M 3644-23

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Vänersborgs tingsrätts, mark- och miljödomstolen, dom 2023-02-24 i mål nr M 3861-21, se bilaga A

PARTER

Klagande

Staten genom Trafikverket

Motpart

1. M.B.

2. P.B.

Ombud för 1 och 2: Advokat A.L.
Advokatfirman Kjällgren AB

SAKEN

Skadestånd enligt 32 kap. miljöbalken

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSLUT

1. Mark- och miljööverdomstolen fastställer mark- och miljödomstolens dom.
2. Staten ska ersätta M.B:s. och P.B:s. rättegångskostnader i Mark- och miljööverdomstolen med 92 625 kr avseende ombudsarvode jämte ränta enligt 6 § räntelagen från dagen för denna dom tills betalning sker.

Dok.Id 2106369

Postadress
Box 2290
103 17 Stockholm

Besöksadress
Birger Jarls Torg 16

Telefon
08-561 670 00
08-561 675 50

E-post: svea.avd6@dom.se
www.svea.se

Telefax

Expeditionstid
måndag – fredag
08:00–16:30

BAKGRUND

P.B. och M.B. (B:s.) äger gemensamt fastigheten X. Fastigheten har en areal om knappt 3 000 kvadratmeter och är bebyggd med ett åretrunthus.

Under åren 2018 till 2020 byggde Trafikverket en ny mötesfri väg för Europaväg E20 mellan Bälinge och Vårgårda. Europaväg E20 fick därigenom en ny sträckning och passerar nu nära B:s. fastigheten. På det aktuella avsnittet utgörs vägen av en fyrfilig motorväg med en hastighetsbegränsning på 110 kilometer i timmen.

B:s. yrkade vid mark- och miljödomstolen skadestånd enligt 32 kap. miljöbalken för förmögenhetsskada på fastigheten till följd av störningarna från vägen. Mark- och miljödomstolen biföll yrkandet. Staten genom Trafikverket (Trafikverket) har nu överklagat mark- och miljödomstolens dom till Mark- och miljööverdomstolen.

YRKANDEN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Trafikverket har yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska befria Trafikverket från skyldigheten att utge skadestånd och ersättning för rättegångskostnader till B:s. samt att B:s. ska ersätta Trafikverket för dess rättegångskostnader i mark- och miljödomstolen.

B:s. har motsatt sig att mark- och miljödomstolens dom ändras.

Parterna har yrkat ersättning för sina rättegångskostnader i Mark- och miljööverdomstolen.

UTVECKLING AV TALAN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Trafikverket har anfört detsamma som vid mark- och miljödomstolen med i huvudsak följande tillägg. M.N. och A.S. har utgått från för höga bullernivåer i sina bedömningar, varför deras värderingar av skadan är inkorrekta. Skadan kan inte mot bakgrund av samtliga värderingar anses vara större än 9 procent. Störningarna på fastigheten är både orts- och allmänvanliga. Såsom orten i målet ska förstås den cirka fyra kilometer långa dalgång som sträcker sig mellan Alingsås och Vårgårda, inte endast den aktuella fastigheten och dess omedelbara omgivning. Dalgången har under överskådlig tid utsatts för störningar från såväl befintliga E20 som av Västra stambanan. Störningarna är inte mer omfattande än att de skäligen måste tålas. De 70 meter som skiljer bostadsbyggnaden från vägen utgör inte ett mycket kort avstånd. Den bullervall som uppförts är inte estetiskt störande och bullernivån uppgår endast till 51 dB(A), vilket ligger inom normen för vad som i allmänhet får tålas. Den störning och dess effekter som fastigheten utsätts för skiljer sig inte från situationer för många andra fastigheter i landet generellt eller på den tätortsnära landsbygden specifikt. Fastigheten är inte heller speciellt störningskänslig. Därtill ska samhällsnyttan av vägen beaktas.

B:s. har anfört detsamma som vid mark- och miljödomstolen med i huvudsak följande tillägg. M.C. utlåter sig inte i egenskap av oberoende och objektiv värderingsman i målet, utan som tjänsteman hos Trafikverket. Vid bevisvärderingen måste M.C:s. roll, dvs. att bistå Trafikverket, beaktas. A.S. och M.N. har i sina värderingar en samlad och likartad syn på skadans storlek. Trafikverkets bedömning av det område som utgör orten är mycket tilltagen och oförenlig med praxis. Det är 1,8 km till järnvägen och ca 1 km till den gamla E20-vägen. Störningarna är inte ortsvanliga. Det är inte heller allmänvanligt att i boendemiljö på landsbygden påverkas visuellt av synliga lastbilar och att under den mörka delen av dygnet få starka ljuskäglor in i bostaden från en motorväg eller att ha sitt bostadshus 60 meter från en tungt trafikerad motorväg. Bullervallen med viltstängsel i metall förfular också deras fastighet.

UTREDNINGEN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Mark- och miljööverdomstolen har med stöd av 23 kap. 6 § miljöbalken avgjort målet utan huvudförhandling.

Parterna har åberopat samma bevisning som i mark- och miljödomstolen. Mark- och miljööverdomstolen har tagit del av förhör hållna vid mark- och miljödomstolen med P.B., M.C., M.N. och T.T..

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL

Tillämpliga bestämmelser framgår av mark- och miljödomstolens dom. Såsom mark- och miljödomstolen redogjort för är parterna i målet överens om att de störningar som drabbat B:s. genom anläggandet av den nya vägen inneburit en ren förmögenhetsskada i form av minskat marknadsvärde på fastigheten. De störningar som gjorts gällande i målet är buller, ljussken från strålkastare samt estetisk störning i form av försämrad utsikt. Frågorna som Mark- och miljööverdomstolen har att ta ställning till är om störningarna som orsakat skadan skäligen bör tålas med hänsyn till förhållandena på orten eller till dess allmänna förekomst under jämförliga förhållanden (orts- och allmänvanlighetsrekvisiten) samt storleken på den uppkomna skadan.

Parterna är oense om storleken på den uppkomna skadan, men överens om att fastighetens värde i ostört skick uppgår till 4,4 miljoner kr. Ett flertal utlåtanden angående störningarnas påverkan på fastighetens marknadsvärde har åberopats i målet. När det gäller de olika värderingarna av skadans storlek som förekommit i målet och vad som i dessa uttalas om vilken värdeminskning som man bör utgå ifrån, instämmer Mark- och miljööverdomstolen i mark- och miljödomstolens bedömning. På de skäl som mark- och miljödomstolen anfört ska därmed värdeminskningen på fastigheten till följd av störningarna från vägen anses uppgå till 600 000 kr, vilket motsvarar drygt 13 procent av fastighetens värde i ostört skick.

Mark- och miljööverdomstolen instämmer vidare i mark- och miljödomstolens bedömning att störningarna från vägen inte kan anses ortsvanliga. Parterna är inte helt

överens om det område som ska anses utgöra orten i målet och omfattningen av begreppet orten varierar i rättstillämpningen. Fastigheten är belägen i en lantlig miljö på landsbygden utanför Bälinge. Störningar i form av buller, ljussken och estetisk påverkan av en fyrfilig motorväg på ett nära avstånd från bostadshuset kan inte under sådana förhållanden betraktas som ortsvanliga. Vad Trafikverket har anfört om den äldre dragningen av E20 och en järnväg påverkar inte den bedömningen. I denna del beaktar Mark- och miljööverdomstolen även P.B:s. uppgifter om att han före vägens nya sträckning aldrig tidigare upplevt liknande störningar.

Vad gäller frågan om störningarna ska betraktas som allmänvanliga gör Mark- och miljööverdomstolen följande bedömning. Även om störningarna från motorvägen i nu aktuellt fall inte bedöms som ortsvanliga kan inte liknande störningar från vägar betraktas som ovanliga på landsbygden generellt. Fastigheten är med sitt läge på landsbygden känsligare för störningar jämfört med småhusfastigheter i allmänhet men inte jämfört med andra landsbygdsfastigheter i allmänhet (jfr MÖD 2013:42). Förlust av skönhetsvärde och bullerstörningar från motorväg som drar fram genom förut orörd natur används i förarbetena som exempel på när allmänvanlighetsrekvisitet kan medföra befrielse från ersättningskyldighet (se prop. 1969:28 s. 240). Såsom mark- och miljödomstolen konstaterat framgår emellertid vidare av förarbetena att det inte endast är immissionens art utan dess intensitet som ska beaktas, varför en störning endast kan anses allmänvanlig upp till en viss nivå. Enligt Mark- och miljööverdomstolen är det inte visat att nu aktuella störningar är av sådan intensitet att de ska anses ha överskridit en allmänvanlig nivå. I detta avseende beaktar Mark- och miljööverdomstolen särskilt att gällande normer för bullernivå vid bostadshusets fasad inte har visats överskridas.

Även allmänvanliga störningar kan dock föranleda ersättningskyldighet om de inte skäligen bör tålas. I skälighetsbedömningen ska ett flertal omständigheter vägas in; om fastigheten är speciellt störningskänslig, den sammantagna inverkan av flera skilda störningar, hur stor den totala skadan är, om fastighetsägaren är privatperson, om gällande normer för immissioner överskrids och hur stor samhällsnyttan av störningskällan bedöms vara (se NJA 1999 s. 385). Den nya dragningen av E20 har såsom Trafikverket anfört onekligen en stor samhällsnytta som ska beaktas vid bedömningen.

Mot detta ska övriga faktorer vägas. Mark- och miljööverdomstolen tar i denna bedömning särskild hänsyn till att B:s. är privatpersoner. Den avgörande faktorn i skälighetsbedömningen i nu aktuellt fall är dock den totala skadans storlek. Skadan på fastigheten uppgår till 600 000 kr eller drygt 13 procent av fastighetens marknadsvärde i ostört skick. En skada av sådan omfattning bör inte skäligen tålas av privatpersoner, oaktat vägens stora samhällsnytta.

Mark- och miljödomstolens dom ska därför fastställas.

Med denna utgång i målet ska Trafikverket ersätta B:s. rättegångskostnader i Mark- och miljööverdomstolen. B:s. har begärt ersättning med sammanlagt 134 876 kr, varav 92 625 avser ombudsarvode. Frågorna i målet vid Mark- och miljööverdomstolen har i allt väsentligt varit desamma som vid mark- och miljödomstolen. Mark- och miljööverdomstolen anser mot denna bakgrund att B:s. får anses skäligen tillgodosedda med 92 625 kr i ersättning för sina rättegångskostnader. På beloppet löper ränta från dagen för dom tills betalning sker.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga B

Överklagande senast den 2024-10-30

I avgörandet har deltagit hovrättsråden Liselotte Rågmark, Gösta Ihrfelt (skiljaktig), referent, Åsa Hanna och Helen Blomberg.

Föredragande har varit hovrättsfiskalen Anna Ekdahl.

Skiljaktig mening, se nästa sida.

Skiljaktig mening

Hovrättsrådet Gösta Ihrfelt är skiljaktig och anser att mark- och miljödomstolens dom ska fastställas på de av mark- och miljödomstolen anförda skälen.



VÄNERSBORGS TINGSRÄTT
Mark- och miljödomstolen

DOM
2023-02-24
meddelad i
Vänernsbor

PARTER

Kärande

1. M.B.

2. P.B.

Ombud för båda: Advokat A.L.
Advokatfirman Kjällgren AB

Svarande

Staten genom Trafikverket

SAKEN

Skadestånd enligt 32 kap miljöbalken

DOMSLUT

1. Staten ska till M.B. betala 300 000 kronor jämte ränta enligt 4 och 6 §§ räntelagen från den 8 maj 2020 tills betalning sker.
 2. Staten ska till P.B. betala 300 000 kronor jämte ränta enligt 4 och 6 § räntelagens från den 8 maj 2020 tills betalning sker.
 3. Staten ska till M.B. och P.B. utge ersättning för rättegångskostnader med 271 463 kr, varav 36 248 kr utgör moms, jämte ersättning från denna dag tills betalning sker. Av ersättningen utgör 142 200 kr ombudsarvode exkl. moms, 52 400 kr utlägg och 3 175 kr ersättning för parts inställelse.
-

Dok.Id 579143

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 1070 462 28 Vänernsbor	Hamngatan 6	0521-27 02 00 E-post: mmd.vanersborg@dom.se www.domstol.se/vanersborgs-tingsratt/		måndag – fredag 08:00–16:00

BAKGRUND

P.B. och M.B. äger gemensamt fastigheten X. Fastigheten har en areal om knappt 3 000 kvadratmeter och är bebyggd med ett åretrunthus.

Trafikverket byggde under åren 2018-2020 ny mötesfri väg för Europaväg E 20. Den nya vägen passerar nära fastigheten X. Parterna är överens om att värdet på fastigheten X utan inverkan av den nya vägen skulle vara 4,4 MSEK och att värdet nu är lägre pga. störningar hänförliga till vägen; dock har de olika omfattning rörande hur stor värdeminskningen är. P.B. och M.B. har nu yrkat ersättning enligt 32 kap. miljöbalken för förmögenhetsskada på fastigheten till följd av störningarna från vägen.

YRKANDEN M.M.

P.B. och M.B. har yrkat att Trafikverket förpliktas att till dem med hälften var utge skadestånd med 600 000 kronor jämte ränta enligt 4 och 6 §§ räntelagen från den 8 maj 2020 tills betalning sker.

Trafikverket har bestritt käromålet, men vitsordat framställt ränteyrkande.

Parterna har yrkat ersättning för rättegångskostnader.

P.B. och M.B. har anfört bl.a. följande till utveckling av sin talan.

Grund

Anläggandet av Europaväg 20 har medfört förmögenhetsskada på fastigheten X. Skadan består i sänkning av fastighetens värde orsakad av bullerstörning, påverkan från strålkastare samt estetisk störning i form av förfulning av utsikten från fastigheten. Störningarna är väsentliga samt varken orts- eller all-mänvanliga och ska skäligen inte tålas utan ersättning. De är därför berättigade till ersättning för sin förlust enligt 32 kap 1 § miljöbalken.

Fastigheten

De är samägare av fastigheten X. Fastigheten är en bostadsfastighet med en areal om knappt 3 000 kvadratmeter bebyggd med ett åretrunthus som bebos permanent av dem. Huset är uppfört år 1985 och har en boyta om cirka 150 m². Fastigheten X bildades genom avstyckning år 1984 från jordbruksfastigheten Y, vilken ägs av P.B.. Jordbruksfastigheten är obebyggd och har en areal om drygt 43 hektar. Fastigheterna är belägna cirka sex kilometer nord-ost om Alingsås tätort.

Vägutbyggnad

Efter fastställelse av vägplan lät Trafikverket under åren 2018 - 2020 utbygga ny mötesfri väg för Europaväg E20. Etappen från Bälinge till Vårgårda innefattade därvid en sträcka om 15 kilometer i ny sträckning i förhållande till tidigare väg. Den tidigare vägsträckningen för E20 låg på ett avstånd från X om en knapp kilometer. För den nya motorvägen togs mark i anspråk på P.B:s fastighet Y varvid vägbanan förlades 60 meter från bostadshuset på X. Mellan vägen och bostadshuset anlades en bullervall med släntfot cirka 40 meter från bostadstomtens gräns. Bullervallen är på dess krön försedd med viltstängsel i metall. Den nya motorvägen E20 öppnades för trafik i december månad 2020.

Störningar

Markintrånget på fastigheten Y reglerades ekonomiskt i avtal efter förhandlingar med Trafikverkets företrädare. I samband med detta, och sedan trafiken på den nya motorvägen givit upphov till bullerstörningar samt tillkommande estetisk förändring på bostadsfastigheten X, reste de anspråk på miljöskadeersättning härför. Fastigheten och dess bostadshus är belägna i ett högt läge och hade före den nya motorvägen en vidsträckt och fri utsikt över landskapet västerut. Efter utbyggnaden av den nya vägen har denna utsikt försvunnit genom den anlagda bullervallen, som för envar upplevs som förfulande och påträngande i boendemiljön. Högre och tyngre fordon är vidare synliga över bullervallen vid passage och ljussken från fordonens strålkastare tränger in nattetid i de bostadsrum som vetter mot vägen.

Bullernivåerna för bostadsfastigheten har beräknats till 55 dB(A) och maxnivå till 68 dB. Av Trafikverket utförd kompletterande korttidsmätning den 1 juli 2021 utvisade en uppmätt ekvivalent bullernivå om 60 dB(A) samt efter reduktion för frifältsvärde med 6 dB, 54 dB(A) och därmed ett årsmedeldygnsvärde om 51 dB(A). Maxvärdet för mätperioden på 30 minuter uppmättes till 68 dB och med reduktion för frifältsvärde med 6 dB till 62 dB(A). Det noterades att det vid mättillfället var nordlig vind och endast 0,7 m/s.

Värderingar

Under de kontakter som förevarit mellan parterna har Trafikverket infordrat två separata och från varandra oberoende utredningar av den ekonomiska skadan på X i följd av de nämnda miljöstörningarna; en utförd av den av Samhälls-byggarna auktoriserade värderingsmannen och civilingenjören P.S. vid Värderingsbyrån i Kalmar samt en från ingenjören A.S. med firma Fastig-hetsanalys i Gävle. I båda utredningarna konstaterades som slutsatser, att den ekonomiska skadan på fastigheten överskred den s.k. kvalifikationsgränsen i miljöbalkens regelverk för miljöskadeersättning samt att ersättningsrätt föreligger; enligt förstnämnda utredning med 900 000 kronor och enligt den sistnämnda med 600 000 kronor. Trafikverket begärde en förnyad bedömning av A.S. av värdepåverkan av miljöskada i form av trafikimmisioner 2021-03-05 efter att vägen var färdigbyggd, där A.S. vidhöll sin bedömning av marknadsvärdeminsking 600 000 kr. I en tidigare mer översiktlig och inte lika grundläggande bedömning av värdepåverkan på fastigheten har fastighetsmäklaren T.T. vid Svensk Fastighetsförmedling i Alingsås bedömt miljöskadan på X i följd av den nya motorvägen till 1 300 000 kronor.

Oaktat ovanstående av Trafikverket infordrade utredningar, har verket i skrivelse den 12 april 2021 intagit ståndpunkten, att skadan på fastigheten skäligen ska tålas av kärandena utan ersättning och har avvisat kraven. Inställningen torde i huvudsak

baseras på ett "Förhandlings-PM" upprättat av de två markförhandlare hos Trafikverket som företrätt och representerat verket i kontakterna med Peter och M.B..

I syfte att få en sammanvägd och balanserad värdering av skadan och bedömning av ersättningsrätten, har uppdrag lämnats till den av Samhällsbyggarna auktoriserade värderingsmannen civilingenjören M.N. att företa en utredning härav baserad på det underlag som föreligger genom ovanstående tidigare utredningar. Resultatet av M.N:s utredning redovisas i utlåtande daterat den 9 september 2021.

Fyra av utredningarna får betecknas som mer sakkunnigt utförda än den femte bedömningen från fastighetsmäklaren. Av dessa fyra är två utförda av värderingsmän med auktorisation. Tre av de fyra utredningarna är infordrade av Trafikverket. Utredningarna innefattar med nödvändighet ett stort mått av erfarenhetsmässig och kvalificerad bedömning av den värdesänkning som störningen ger upphov till på fastigheten. Ett mer balanserat sätt att med tillräcklig säkerhet fånga in storleken på marknadsvärdesänkningen är, att väga samman de sakkunniga bedömningarna av den ekonomiska skadan, ett tillvägagångssätt som också ligger i linje med flera avgöranden i domstolarna. De åberopar därför, att den uppkomna förlusten uppgår till ett medelvärde av de i målet åberopade värderingarna, med tyngdpunkt vid de värderingar där värderingsmannen gjort sin bedömning utifrån besiktning på plats. Skadans storlek uppgår således till 700 000 kronor (900 000 + 600 000 + 500 000/3 avrundat uppåt).

Sammanfattningsvis är den sammantagna störningen på bostadsfastigheten i form av buller och estetisk inverkan så stor att den skäligen inte behöver tålas utan ekonomisk ersättning samt att skadan under inga förhållanden underskrider 700 000 kronor utgörande marknadsvärdesänkning på fastigheten.

Betydande skada och ska förlusten skäligen tålas utan ersättning?

I samband med remissförfarandet vid arbetet med 1987 års plan- och bygglag uttalade bland annat bostadsutskottet (BoU 1986/87:1), att en tioprocentig förlust av värde vore det högsta som en fastighetsägare någonsin skulle behöva tåla utan ersättning, dock under förutsättning att det nominella beloppet framstod som litet. Uttalet refererades även i miljöbalkens förarbeten, utan närmare kommentar.

Denna hållpunkt har senare framskyttat i andra rättsliga sammanhang, bland annat vid Svea Hovrätts prövning av det numera borttagna s.k. toleransavdraget vid naturvårdsintrång enligt 7 kap 6 § miljöbalken. I två rättsfall har domstolen bedömt skäligt att fastighetsägare har att tåla ingrepp i markanvändningen utan ersättning upp till 10 procent av värdet motsvarande en skada om 17 500 kronor och i parallellt, samtidigt avgjort mål, 4,3 procent motsvarande en förlust om drygt 60 000 kronor (MÖD 2008:3 och 2008:4). Motsvarande riktlinjer i rättstillämpningen står att finna i tidigare rättspraxis, främst i NJA 1977 s 424 (Värmdöleden) och NJA 1999 s 385 (Dalaröålet), se även exvis Vänersborgs tingsrätts, mark- och miljödomstolens dom 2020-11-19 i mål M 525-18 i vilket en förlust motsvarande knappt 2 procent av fastigheternas värde ansågs betydande och inte skäligen behövde bäras av ägaren utan ersättning.

Oavsett om bedömningen av vad den enskilde har att bära i form av förluster utan ersättning avser expropriativa ingrepp med måttstocken avsevärt försvårad markanvändning eller som nu, strikt miljöskadeståndsskyldighet med skälighetsprövning, hamnar bedömningen i samma avvägning av var rättsordningens gräns går för ersättningsfrihet för den som orsakat skadan. Det är inte tillräckligt att endast rikta blicken mot hur stor procentuell del av en fastighets marknadsvärde som skadan motsvarar. Därjämte måste även en vägning av skadans nominella belopp göras med en bedömning, om det framstår som skäligt att den skadelidande ska bära skadebeloppet utan att få ersättning för detta. Oavsett om störningen bedöms som ortsvanlig och/eller allmänvanlig, och oavsett att motorvägen givetvis har en stor samhällsnytta, och oavsett om marknadsvärdesänkningen på fastigheten uppgår till 11 procent eller 16 procent, och oavsett om skadan uppgår till 500 000 kronor eller

700 000 kronor, är det inte skäligt att de som privatpersoner ska bära en förlust med denna storlek i följd av den tillkomna motorvägen utan att få ersättning.

Ortsvanlig störning

Det är störningen i sig, inte dess konsekvenser, som ska bedömas huruvida den är ortsvanlig. Störningen består av trafikbuller från en av de mest trafikerade motorvägarna i landet, ljusimmissioner samt estetisk störning i form av bullervall med viltstängsel och synlig tung trafik. Fastigheten är lokaliserad i utpräglad lantbygd. Orten bör utgöras av den fyra kilometer långa dalgång mellan skogsområdena som sträcker sig med början strax sydväst om Bälinge mot nordost. Området är relativt glest bebyggt samt väsentligen helt dominerat av odlad, öppen mark med insprängda små skogsområden som tillsammans bildar en mycket vacker lantlig miljö. Även den tidigare väg E20, liksom väg 180 och järnvägen, har sträckt sig genom området. Dessa trafikanläggningar har emellertid inte givit upphov till motsvarande störningar.

Allmänfarlig störning

De vitsordar att störningar av normalgraden från en fyrfilig, mötesfri motorväg numera får anses allmänvanliga. Däremot är det inte allmänvanligt att störningskällan med så hög trafikintensitet som nu är ifråga är belägen endast 60 meter från husliv med, utöver trafikbuller, tillkommande störningar i form av ljuskäglor in i bostadsutrymmena samt visuell påverkan i form av synlig, tung trafik och estetiskt förfullande bullervall med viltstängsel blott 40 meter från bostadshuset. Det är den aktuella störningens allmänvanlighet som ska vägas in i domstolens bedömning, inte skadan eller störningar i allmänhet från en motorväg.

Skälighetsbedömningen

Vid förvärvet och uppförandet av bostadshuset på fastigheten år 1985 saknades helt planer på någon ombyggnad av dåvarande E20. Fastighetens läge var ostört av trafikimmissioner och var inte belastat av estetiska störningar av det slag som nu är ifråga. De hade inte skäl att beakta något framtida risk för att den rofyllda och

vackra miljön skulle undanryckas genom en ny trafikanläggning i fastighetens närhet och i blickfånget från denna. I så måtto, har fastigheten varit mer störningskänslig än flertalet andra bostadsfastigheter i orten som varit belägna på kortare avstånd från tidigare E20, väg 180 och järnvägen.

Tidigare förhållanden

Den gamla E20 var belägen bortom tre trädbevuxna ”holmar” i landskapet sett från bostadshuset och på avsevärt avstånd från bostaden. De har ingen uppfattning av det dB(A)-värde som förelåg vid bostadshuset före den nya motorvägens tillkomst, men kan konstatera, att den gamla vägen inte gav upphov till något trafikbuller vid bostaden som ens marginellt upplevdes som störande i boendemiljön. Vägen var vidare tvåfilig med betydligt lägre hastighetsbegränsning än nuvarande motorväg och var estetiskt väl integrerad i landskapet. Den nya motorvägen sträcker sig in mellan skogsholmar och är helt oskyddad från bostadshuset på X annat än genom den förfulande bullervallen.

Trafikverket har anfört att X teoretiskt kan bedömas redan tidigare ha haft en ljudnivå om 42 dB(A). De å sin sida har således ingen uppfattning om detta. Decibelskalan är dock logaritmisk. En höjning från 42 dB(A) till 52 dB(A) innebär en ökning av störningen (ljudet) med 10 gånger. Ofta beskrivs decibelskalan med att ett stilla prassel från lövverket i ett träd motsvara ungefär 35 dB medan ett låg-mält samtal mellan två personer ligger på ca 60 dB. Även med utgångspunkt i Trafikverkets påstående om tidigare ljudnivå på fastigheten kan konstateras, under förutsättning att den tidigare ljudnivån emanerade från den gamla E20 och inget annat, att bullernivån mer än tiofaldigats genom den nya motorvägen.

Trafikverket har anfört bl.a. följande till utveckling av sin talan.

Vägplan m.m.

Genom beslut den 13 december 2016 fastställdes ”vägplan för ny sträckning av väg E20 m.m. på delen Bälinge – Vårgårda samt indragning av väg, Alingsås och Vårgårda kommuner, Västra Götalands län”. Byggandet av vägen inleddes år 2018 och den öppnades för trafik i december 2020. E20 är en av de viktigaste vägarna i det

svenska vägnätet och vägen genomgår i västra Sverige en större utbyggnad till motorvägsstandard. På aktuell sträcka har vägen 2+2 filer samt en hastighet på 110 km/h.

Vid nydragning av vägar genomförs som regel omfattande åtgärder för att minska vägens påverkan i landskapet såväl för buller som påverkan på landskapsbilden, vilket även skett vid den fastigheten Y. Längs med vägen har en bullervall uppförts och omkringliggande landskap har modellerats för att vallen ska göra ett mindre intryck i omgivningen.

Skada i form av marknadsvärdeminskning

Trafikverket bedömer att skadan uppgår till som högst ca 300 000 kr eller, uttryckt i procent, ca 7 %, vid tiden för och till följd av vägens idrifttagande och de störningar som detta medfört.

Miljöbalken 32 kap. 1 § 3 st är av relevans. Enligt bestämmelsen ersätts en skada, som inte har orsakats med uppsåt eller genom vårdslöshet, bara om den störning som har orsakat skadan inte skäligen bör tålas med hänsyn till förhållandena på orten eller till dess allmänna förekomst under jämförliga förhållanden. Det krävs således att den störning som ger upphov till skadan inte skäligen bör tålas med hänsyn till förhållandena på orten eller dess allmänna förekomst under jämförliga förhållanden.

Samtliga värderingar ingivna i målet innehåller en uppfattning om orts- och allmänvanligheten men det saknas någon egentlig bedömning av dessa frågor. Det torde ha sin grund i att dessa bedömningar snarast är av rättslig karaktär.

Miljöbalkens regel om kvalifikationsgräns bygger på miljöskadelagen som i sin tur till stor del byggde på miljöskyddslagen. Syftet och motiveringen till skillnaderna gällande skadestånd för miljömässiga skador skiljer sig något åt. Reglerna för ortsvanlighetsrekvisitet tar sikte mot en fördelning av den ekonomiska konsekvensen för förutsebar miljöpåverkan. Motivet till en fördelning är att en fastighetsägare

bör kalkylera med en risk att en ort med störningar utvidgas och i framtiden omfattar den aktuella fastigheten. Allmänvanlighetsrekvisitet tar å sin sida sikte mot att underlätta genomförandet av företag med stort värde från allmän synpunkt genom att införa en viss begränsning av det ekonomiska ansvaret för det allmänna.

Störningen

Den uppgivna störningen består av buller och estetisk påverkan. När det gäller buller kan konstateras att det förekommer ett antal olika uppgifter. Det tekniska värde som är relevant är det dygnsekvivalenta frifältskorrigerade värdet (det värde som uteslutande används i såväl infrastrukturpropositionerna, Naturvårdsverkets riktvärden som tillståndsprövningar). Enligt bullerberäkningen som togs fram i samband med vägplanen uppgår bullret sett som årsdygnsekvivalent frifältsvärde till 55 dB(A). Detta är en prognosticerad beräkning (långtidsprognos) för år 2040 innefattandes en schabloniserad trafikökning. Den är således inte beräknad utifrån dagens trafikmängd utan en högre.

Den kompletterande bullermätningen som gjordes i juli 2021 gav resultatet 51 dB(A) vilket är det korrekta värdet utifrån dagens trafikmängd. I målet NJA 1977 s. 424 var parterna oense om utifrån vilken planeringshorisont som trafiksituationen skulle bedömas. HD uttalade där att det inte är motiverat med en längre period eftersom den prognosen är allt för osäker. I det fallet ansåg domstolen att en tidshorisont om fem år var lämplig. Utifrån ett antagande om trafikökningen den närmsta tiden enligt schablon (vilket är det vedertagna sättet) torde bullernivån om fem år vara ca 52 dB(A).

Det är även viktigt att beträffande störningen genom buller notera vilken ursprungsnivå som förelåg. En förändring från en mycket låg nivå torde naturligtvis vara mer relevant och påverkande än från en högre nivå. I detta fall hade fastigheten en befintlig bullernivå på 43 dB(A). Fastigheten hade således en viss bullernivå redan innan vägens öppnades. Den störning som tillkommit är således en ökning från 43 dB(A) till 51 dB(A) (och inte från helt tyst till 51 dB(A)).

Kärandena synes ha blandat ihop vissa begrepp kring buller och vilken störning en viss bullernivå kan ge upphov till. Det är korrekt att bullerskalan är logaritmisk och att ljudtrycket vid 52 dB är 10 gånger högre än vid 42 dB. Detta innebär dock inte att störningen är 10 gånger större. Det ska även noteras att nivån idag är 51 dB(A) (52 dB(A) är en framtida prognos). Örats upplevelse av förändringar i ljudtryck skiljer sig från den logaritmiska skalan. Det är istället så att det krävs en ökning med 2-3 dB(A) för att ett öra ska uppfatta att nivån på ett ljud har förändrats. För att ett mänskligt öra ska uppleva en fördubbling (vilket i sig är en relativt svår fråga att bedöma objektivt) krävs som regel en ökning på minst 10 dB(A).

Beträffande den estetiska delen av störningen är det korrekt att vägen nu har kommit närmare och är mer synlig från fastigheten. Vägen har dock även tidigare var synlig, även om den låg klart längre bort. Mellan vägen och fastigheten har dock en vall uppförts som medför att endast viss trafik syns, närmare bestämt överdelen av vissa lastbilar. Vallen medför att vägens intryck på fastigheten blir begränsat.

Förhållandena på orten

Parterna förefaller inte vara överens om störningarna är vanliga på orten men synes relativt överens om att ett område innefattande dalgången mellan Alingsås och Vårgårda med jordbruksmark utgör orten. Detta område har sedan länge haft stora störningar i form av gamla dragningen av E20 samt Västra stambanan. Detta framgår exempelvis av bilagan PM Buller till vägplanen för nydragningen av E20. Av de knappt 50 bostäder som i detta PM utreddes avseende bullerstörningar av nya dragningen av E20 fick knappt 80 % samma eller högre bullernivå vid bostads fasad. Dessa bostäder hade även dessa nivåer innan nya E20. Majoriteten av dessa bostäder ligger inte i omedelbar närhet till gamla E20 eller stambanan.

Utöver de fastigheter som återfinns i nämnda PM Buller finns mellan Alingsås och Vårgårda en betydande andel bullerutsatta fastigheter inom ovan nämnda avgränsning av "orten". Orsaken till detta är att vägnätet på landsbygden generellt kom till i relativt hög utsträckning på den tiden skifteslagen förvaltade vägarna genom de mantalssatta fastigheterna och därför relativt ofta går mycket nära bostäderna. Det

är således vanligt förekommande inom ”orten” med bullerstörningar beroende på relativt tätt liggande infrastruktur.

I NJA 1999 s. 385 uttalade HD följande: ”Frågan är om ortsvanligheten skall prövas med hänsyn till förhållandena allmänt i hela Dalarö eller om det finns skäl att inskränka prövningen till ett mer begränsat område. Det skall då först sägas att, om man på detta sätt bryter ned ett område i delområden, det ofta blir möjligt att konstruera ett mindre område som inte tidigare har utsatts för störningar. Det är tydligt att man här måste gå försiktigt fram, om ortsvanlighetsprövningen skall spela den roll som lagstiftaren har avsett. Ett ifrågasatt delområde måste kunna avgränsas på ett naturligt sätt från orten i övrigt för att det skall vara motiverat att pröva ortsvanligheten med hänsyn till förhållandena i delområdet.”

Av detta följer att det område som ska definieras som orten inte får sättas för snävt eftersom det i så fall tappar sin betydelse. Det kan dock noteras att om det är fråga om ett tättbebyggt område, exempelvis en stadsdel, är det troligtvis både enklare och tydligare hur en avgränsning ska gå till. I detta fall ligger fastigheten något utanför Alingsås vilket är en stad med ca 25 000 invånare. Avståndet till de centrala delarna är ca 4 km. Eftersom det är fråga om ett mer ”lantligt” område (om än nära tätorten) behöver orten definieras större, det är även svårare att dra tydliga gränser eftersom tydliga naturliga avgränsningar saknas i den omgivande miljön.

E20 har även tidigare varit synlig, även om det varit på längre håll. Den gamla sträckningen ligger ca 750 meter från fastigheten. Den ursprungliga bullernivån om 43 dB(A) torde även ha visst ursprung från den äldre sträckningen av E20. Den äldre sträckningen kunde således både ses och höras på fastigheten även innan.

Vid en bedömning av området inom 1 km från fastigheten kan det konstateras att det förekommer såväl skogs- som jordbruksmark (vilket det absoluta närområdet runt fastigheten består av) såsom den gamla E20 och ett grustag m.m. Det förekommer även relativt många bostadsfastigheter inom området, såväl med högtrafikerade vägar som utan i dess omedelbara närhet. Vanligt förekommande är även fastigheter

som kan sägas ha ett lantligt läge (i form av utsikt över och närhet till såväl jordbruks- som skogsmark) men med en väg på någon sida av fastigheten. Den nya dragningen av vägen följer även den äldre dragningen i stort sett hela sträckan mellan Alingsås och Vårgårda. Även om det är fråga om ett lantligt läge är det inte fråga om glesbygd (där det kan vara långt till andra störningskällor). Utöver detta går även Västra stambanan (en av de mest trafikerade järnvägssträckorna i Sverige) genom landsbygden utanför Alingsås.

Sammanfattningsvis kan det konstateras att frågan om ortens avgränsning kan vara svår men att det inom en relativt begränsad radie från fastigheten återfinns många fastigheter med motsvarande störningar såväl som fastigheter utan. De i målet aktuella störningarna finns således i närområdet. Enligt Trafikverket får de därför anses ortsvanliga.

Allmän förekomst under jämförliga förhållanden

Frågan om allmän förekomst under jämförliga förhållanden har varit föremål för ett antal avgöranden i Högsta domstolen. I NJA 2003 s. 619 uttalade domstolen följande. ”Frågan blir därmed om nya E 4, som byggts över fastigheterna med fyra filer och som där har en högsta tillåten hastighet av 110 kilometer i timmen, alstrar vägbuller, avgaser och andra störningar som kvalitativt och kvantitativt skiljer sig från de störningar som alstras av andra större vägar upplåtna för motortrafik i höga hastigheter. Lagstiftaren har i förarbetena till miljöskyddslagen (1969:387) besvarat den frågan nekande och har som exempel på när allmänvanlighetsrekvisitet kan medföra befrielse från ersättningskyldighet anfört en fastighet som störs av buller från en motorväg som dras fram genom en förut orörd natur (prop. 1969:28 s. 240 och NJA II 1969 s. 306). Störningarna från nya E 4 får därför som HovR:n funnit anses vara allmänvanliga.”

Vägen i detta fall påminner om den väg som förekom i nyss citerat mål, det är även här fråga om en motorväg med 2+2 filer samt en hastighet på 110 km/h. Det är även fråga om en väg av samma dignitet, dvs. en väg som ingår i europavägnätet. Detta är förbehållet de viktigaste vägarna i Sverige och Europa. Som nämns fann HD att

störningar från en motorväg av samma dignitet som här som dras fram i tidigare orörd natur får anses allmänvanliga under jämförliga förhållanden.

Mark- och miljööverdomstolen har i MÖD 2013:42 bedömt störningar i form av bl.a. buller med faktiska nivåer om 55 dB(A) från en nybyggd 2+1 väg (dvs. omväxlande två filer åt ett håll och en fil åt det andra) med en hastighetsbegränsning på 100 km/h såsom allmänvanliga under jämförliga förhållanden. Utöver detta ska det noteras att en störning i form av en bullernivå på 55 dB(A) eller högre (oaktat vägens storlek) är mycket vanlig i samhället i stort. Enlig Trafikverkets senaste sammanställning har ca 235 000 personer en bullernivå om 55 dB(A) eller högre vid fasad på sin bostad utmed statliga vägar. I detta ingår inte den troligtvis minst lika stora mängd som bor utmed kommunala gator (bl.a. inne i städer). Enligt en äldre utredning från Naturvårdsverket (år 2000) hade ca 1,5 miljoner människor över 55 dB(A) vid fasad på bostad. Sammanfattningsvis kan det konstateras att den störning som vägen ger upphov till är att anse som allmänvanlig under jämförliga förhållanden.

Även i allmänhet så förekommer buller under jämförliga förhållanden eftersom jämförliga förhållanden i detta fall tar sikte på tätortsnära landsbygd utanför en storstadsregion och inte renodlad glesbygd. Naturligtvis återfinns det ostörda objekt inom jämförbara förhållanden men en hög andel av landsbygdsfastigheterna på dessa platser är i allmänhet störda av buller.

Störningen inte skäligen bör tålas

En skada ersätts bara om den störning som orsakat skadan inte skäligen bör tålas (med hänsyn till orts- och allmänvanligheten). Även om en störning inte är orts- som allmänvanliga ska en skälighetsbedömning göras.

I NJA 1999 s. 385 uttalade domstolen att i denna skälighetsbedömning bör ett antal omständigheter vägas in; om fastigheten är speciellt störningskänslig, den samman- tagna inverkan av flera skilda störningar, hur stor den totala skadan är, om fastig- hetsägaren är privatperson, om gällande normer för immissioner överskrids och hur

stor samhällsnyttan av störningskällan bedöms vara. Av domen framgår att det som regel endast undantagsvis kan utgå skadestånd om riktvärden för buller inte överskrids. Detta gällde primärt fastigheter i eller i utkanten av en större tätort. Domstolen uttalade dock att detta även i viss utsträckning måste gälla även orter belägna på större avstånd från en stor tätort. I målet aktuell fastighet ligger på landsbygden nära en tätort.

P.B. och M.B. har angett att fastigheten har en speciell karaktär som får den att vara extra känslig för störningar (beroende på att den är belägen på landsbygden). Detta ifrågasätts. Fastigheten hade innan vägen byggdes i sin nya sträckning en bullernivå på 43 dB(A) samt att f.d. E20 var synlig (om än på håll). Fastigheten har visserligen en form av lantligt läge i den bemärkelsen att den i stort omges av odlingsmark och skog men det är i sig inget unikt utan snarast relativt vanligt i Sverige. Den störning och dess effekter som fastigheten utsätts för skiljer sig inte från situationen för många andra fastigheter i landet generellt eller på den tätortsnära landsbygden specifikt. Fastighetens egen utformning (eller byggnadens) avviker inte heller från hur många typiska bostadsfastigheter ser ut. Det finns således ingenting som medför eller tyder på att fastigheten är extra känslig för störningar.

I det nyss nämnda avgörandet uttalade HD att värdeminskningar om 8, 10 respektive 12 % visserligen är påtagliga men inte så pass kännbara att de blir avgörande för skälighetsprövningen. Det krävs således ytterligare skäl utöver den ekonomiska skadan i sig för att ersättning ska utgå.

Störningarna (i form av buller och estetisk påverkan) är mycket vanliga (oaktat resonemanget om allmänvanlighet) och avviker på intet från vad som regelmässigt anses godtagbart i samhället i stort. Bullernivån ligger tydligt under de riktvärden för buller som anses utgöra god miljö vid nybyggnation av byggnader och vägar. Den verksamhet som ger upphov till störningarna är motorvägen E20. Det är en av de viktigaste vägarna i Sverige och av stor samhällsnytta. Har den verksamhet som

ger upphov till en störning en viktig funktion för det allmänna får den enskilde tåla en större störning än om verksamheten har en mer enskild nytta.

De störningar som ger upphov till skadan måste skäligen tålas av P.B. och M.B.. Det är fråga om samhälleligt mycket vanliga störningar som inte heller är särskilt kraftiga eller påträngande. Fastigheten saknar vidare särdrag som gör den mer känslig för störningar än andra fastigheter i liknande lägen, störningar som dessutom har sitt ursprung ur en verksamhet av stor samhällsnytta.

Den totala skadan

Den senaste tidens markanta prisökning på småhusfastigheter har medfört att även en mindre störning kan ge en tydligare skada eftersom det medför att skadan i absoluta belopp blivit klart högre. Detta innebär att en marknadsvärdepåverkan i absoluta termer kommer att bli mer och mer kännbar för samma storlek på störning enbart på grund av tidseffekten om prisökningarna fortsätter i samma takt.

Fastighetsägarens egen fastighet är 2 år efter den första värderingen värderade till ca 20 % högre belopp vilket gör att skadans storlek i absoluta termer har ökat markant enbart på grund av tidseffekten. Detta medför att fastigheten idag är mer värd inberäknat störningarna från vägen än vad den var för 2 år sedan utan vägens påverkan. Detta gör att absolutbeloppet för skadan inte kan ges allt för stor betydelse, ett sådant synsätt skulle enbart leda till att det skulle bli enklare att erhålla skadestånd och att kretsen ersättningsberättigade skulle öka kraftigt, detta endast på grund av kraftigt ökande småhuspriser. Det går därför inte att lägga allt för stor vikt vid absolutbeloppet eftersom det skulle urvattna syftet med regeln om att avlasta samhället ett skadeståndsansvar vid samhällsviktiga projekt. Med samma relativa påverkan idag som gällde i Dalarö-målet skulle skadan utgöra ca 1 MSEK utifrån utvecklingen av småhuspriserna trots att den enbart uppräknad med KPI skulle utgöra ca 350 000 kr. Skulle absolutbeloppet vara helt avgörande så skulle det således varit mycket enklare att uppfylla lagens krav idag än då målet avgjordes. Det kan i detta sammanhang noteras att en marknadsvärdepåverkan om maximalt ca 7 % (eller 308 000 kr) ryms inom både det absolutbelopp (även om uppräknning enbart sker

med KPI) och den relativa värdeinverkan som Högsta Domstolen i Dalaröområdet konstaterade i sig inte utgjorde tillräckliga skäl för skadestånd.

Skadans "form"

Den skada som är aktuell i detta fall, bl.a. utifrån värdestegringen, yttrar sig inte på så sätt att kärandena har köpt en fastighet som efter köpet har minskat i värde (dvs. en form av reell förlust). Den skadan som uppstår är att en vinst vid en eventuell framtida försäljning blir något mindre än vad det annars skulle varit. Detta talar enligt Trafikverket för att en högre påverkan får tålas jämfört med om det varit fråga om en mer direkt förlust.

Sammanfattning

Trafikverket ifrågasätter inte att marknadsvärdespåverkan uppgår till det belopp som görs gällande av kärandena. Någon ersättning ska däremot inte utgå eftersom den störning som ger upphov till skadan är såväl orts- som allmänvanlig under jämförbara förhållanden. Störningarna är utöver detta inte heller av den omfattningen att det inte är skäligt att kärandena får tåla dessa, störningarna har dessutom sitt ursprung i en verksamhet av stor samhällsnytta varför gränsen för vad en fastighetsägare får tåla är högre.

BEVISNING

På P.B:s. och M.B:s. begäran har hållits förhör under sannings-försäkran med P.B. och vittnesförhör med fastighetsmäklaren T.T. och civilingenjören M.N.. På Trafikverkets begäran har hållits vittnesförhör med verkets markförhandlare M.C..

P.B. och M.B. har som skriftlig bevisning åberopat värdeutlåtanden från P.S., A.S. (två stycken), M.N. och T.T. samt foton och satellitbilder.

Trafikverket har som skriftlig bevisning åberopat ortsprisanalys och värdebedömningar miljöskada av M.C., Utdrag ur PM Buller, tabell över bullerni-våer, vägplanen E20 Alingsås (Bälinge) –Vårgårda, 2015-06-25 samt foton.

DOMSKÄL

Enligt 32 kap 1 § 1 st miljöbalken har den som är ansvarig för en verksamhet på en fastighet i utgångsläget strikt ansvar för personskada, sakskada och ren förmögenhetsskada som verksamheten orsakar i sin omgivning. För att bestämmelsen ska vara tillämplig gäller enligt 3 § i samma kapitel att fråga ska vara om skador med vissa där angivna skadeorsaker; bl.a. skador som har orsakats genom buller, skakning, eller annan liknande störning.

Med annan liknande störning avses enligt förarbeten (se prop. 1985/86:83 s.43 och 1997/ 98:45, del 2 s. 341) och praxis bl.a. starkt ljussken och estetiska störningar såsom förfulning av landskapsbilden.

För att ersättning ska utgå krävs att skadan är av någon betydelse (32 kap 1 § 2 st). Härtill gäller, enligt 32 kap § 1 3 st, att skada, som inte har orsakats med uppsåt eller genom vårdslöshet, ersätts bara om den störning som har orsakat skadan inte skäligen bör tålas med hänsyn till förhållandena på orten eller till dess allmänna förekomst under jämförliga förhållanden. För s.k. orts- och/eller allmänvanliga skador gäller således att den skadelidande har att tåla viss skada. Det är här uppenbart att störningen inte har orsakats med uppsåt eller genom vårdslöshet.

P.B. och M.B. har till stöd för sin talan åberopat störningar i form av buller, påverkan från strålkastare samt estetisk störning i form av förfulning av utsikten från fastigheten. Störningarna är sådana att de omfattas av den uppräknade av störningar som görs i 32 kap. 3 § och fråga är om sådana grannerättsliga störningar som anges i 32 kap. 1 § st. Den påstådda skadan är en ren förmögenhets-skada i form av minskat marknadsvärde för deras fastighet.

Parterna är ense om att störningarna från den nya väg E20 har orsakat ren förmögenhetsskada för P.B. och M.B., men har skilda uppfattningar om skadans storlek. I detta avseende har parterna åberopat värdeutlåtanden från fem personer, varav tre också har hörts muntligen.

Trafikverket har i värderingsfrågan i allt väsentligt hänfört sig till vad M.C. anfört i sitt vittnesmål och sina utlåtanden. M.C., som är anställd av Trafikverket, har för sin värdering åberopat en egen ny eller uppdaterad värderingsnorm som enligt honom ska ge en rättvis bild av vilken värdepåverkan som följer av vissa typer av immissioner under olika förutsättningar. Den använda värderingsnormen är teoretisk och avser att ge en matematisk grund för beräkning av skador. De matematiska beräkningarna är avsedda att ge en större objektivitet i värderingen. Normen är dock svår att följa och utvärdera. Ingångsvärdena i form av gallringskriterier för ortsprismaterial är mycket spretigt (tex standardpoäng vid fastighetstaxering 16-47 poäng), vilket leder till att det är svårt att dra de slutsatser av materialet som M.C. använt. Vissa taxeringsvärden är justerade för buller, andra inte. Inte heller framgår hur bullerangivelser tagits fram för respektive fastighet från Trafikverkets s.k. Stigfinnaren. Materialet behandlas med minsta kvadratmetoden och sammanfattningsvis visar det s.k. R2-talet mycket låga värden, t.ex. är R2-talet för materialet när det gäller differens marknadsvärde i förhållande till ekvivalent bullernivå 0,08. Vid siffran 0 finns ingen korrelation och vid siffran 1 stark korrelation. Modellen använder t.ex. begreppet exponeringsintensitet, men det framgår inte hur de olika poängen är beräknade eller bedömda. Vidare kan noteras att de olika diagram som används för att matematiskt beräkna olika samband saknar angivna enheter på axlarna. Sammantaget framstår beräkningsmetoden varken som tillförlitlig eller bättre än sedvanlig värderingsmetodik. Det är vidare svårt att koppla M.C:s slutliga bedömning vad gäller uppkommen värdepåverkan på fastigheten X, 8 - 10 %, till den av honom använda normen. M.C:s bedömningar och beräkningar kan därför inte tillmätas någon betydelse vid den bedömning som ska göras i målet.

Vid denna bedömning – och då av Trafikverket åberopat PM Buller inte föranleder annat – är domstolen i värderinghänseende hänvisad till de värderingsutlåtanden som åberopats av P.B. och M.B. och som utfärdats av P.S., A.S., M.N. och T.T..

Här har

- P.S. uppskattat värdeminskningen till 25 % eller 900 000 kr (värdetid-punkt december 2016),
- A.S. vid två tillfällen uppskattat värdeminskningen till 15 % eller 600 000 kr (2020-04-08) resp. 12 – 15 % eller 600 000 kr (2021-03-05),
- M.N. uppskattat värdeminskningen till 11 % eller 500 000 kr (2021-09-9) samt
- T.T. uppskattat värdeminskningen till 1 300 000 – 1 500 000 kr utifrån oskadat värde om 5 300 000 kr.

P.S., A.S. och M.N. har alla erfarenhet och kompetens inom värderingsområdet. P.S. och A.S. har även i detta fall ut-fört sina värderingar på uppdrag av Trafikverket. Föreliggande bevisning får därför ges den betydelse att värdeminskningen avseende fastigheten X ligger i den storleksordning som P.S., A.S. och M.N. uppgett. T.T. torde inte ha samma kunskap i den typ av värdering som här ska göras, men torde samtidigt ha större kunskap om de lokala fastighetsförhållanden. Sammantaget får föreliggande bevisning ge vid handen att värdeminskningen är i paritet med det belopp som slutligen yrkats i målet, dvs. 600 000 kr.

En förmögenhetsskada om 600 000 kr uppfyller kravet i 32 kap. 1 § 2 st på att skadan ska vara av någon betydelse. Fråga är då om P.B. och M.B. med hänsyn till ort- eller allmänvanlighetskriterierna skäligen bör tåla störningen utan ersättning.

Ortsvanlighetsrekvisitet innebär att ersättning inte ska betalas om störningen inte är värre än som är vanligt på orten. Med orten avses ett begränsat geografiskt område. Hur orten ska avgränsas är inte närmare angivet i förarbetena. Den behöver dock

inte vara ett sammanhängande bebyggelseområde eller följa den administrativa indelningen. En bedömning måste göras från fall till fall. Som exempel på ortsvanliga störningar nämner motiven de ordinarie störningar som kan uppstå när en ny fabrik förläggs till en industriort som redan har vanliga störningar. Ett annat exempel är buller och avgaser från trafiken i en tätort; även om tillfälligt en gata är föga trafikerad, lär en trafikökning skäligen få tålas på grund av sin ortsvanlighet.

I målet har gjorts gällande att orten i detta fall bör utgöras av den fyra kilometer långa dalgång mellan skogsområdena som sträcker sig med början strax sydväst om Bälinge mot nordost. Trafikverket har härvid gjort gällande att detta område sedan länge haft stora störningar från den gamla dragningen av E20 samt Västra stambanan och att bostäder i området sedan tidigare haft bullerstörningar från trafikaneläggningarna. Emellertid gäller – som P.B. och M.B. också anfört –att området typiskt sett måste betecknas som en lantlig miljö som tidigare inte varit utsatt för störningar av denna dignitet. P.B. har under vittnesed även anfört att han tidigare aldrig hört ljud från järnvägen och att upplevelsen tidigare varit ett tyst område. Gamla E20 syntes heller inte från huset enligt P.B.. De störningar som det här är fråga om kan vid sådana förhållanden inte anses ortsvanliga.

Allmänvanlighetsrekvisitet gör att det finns visst utrymme för att ta hänsyn också till vad som är vanligt i andra orter av jämförbar karaktär. I förarbetena till miljöskyddslagen (prop. 1969:28 s 240) framhölls att allmänvanlighetsrekvisitet bör tillämpas med en viss återhållsamhet. Som exempel på ett fall då detta rekvisit kan leda till att ersättning inte ska betalas nämns förlust av skönhetsvärde och bullerstörningar från en motorväg, som dras fram genom en förut orörd natur. I propositionen anförs vidare bl.a. följande. ”Det har inte ansetts vara rimligt att medge ersättning åt var och en som får olägenhet av någon betydelse genom buller från en motorväg med åberopande av att motorvägar tidigare inte har förekommit i trakten. Det är emellertid inte blott immissionens art utan även dess intensitet som skall beaktas. En störning kan anses allmänvanlig endast upp till en viss nivå. Enstaka skadelidande, som drabbas av olägenheter därutöver, t.ex. vid trafikimmissioner sådana

fastigheter som ligger mycket nära immissionskällan, bör således ha rätt till ersättning”. Förarbetsuttalandena får anses fortsatt giltiga genom den hänvisning skett i förarbetena till miljöbalken (prop. 1997/ 98:45, del 2 s. 341) och rättstillämpningen under miljöbalken.

Som framgår av vad som återgetts ovan får en fastighetsägare typiskt sett tåla utbyggnader av vägnätet (inkl. motorvägar) i sin närmiljö; dock att det finns en gräns för hur omfattande störningar som måste tålas utan ersättning.

I förevarande fall har den nya väg E20 dragits mycket nära P.B:s. och M.B:s. bostadsfastighet X. Det förekommer olika uppgifter om avståndet mellan bostadshus och vägbana; P.B. och M.B. uppger 60 m och Trafikverket 70 m. Oberoende av vilket, är det emellertid fråga om ett mycket kort avstånd. Den estetiskt störande bullervallen med viltstängsel, med en bredd av ungefär 20 m ligger dessutom ännu närmare. Överdelen på lastbilar är också synliga från bostadshusets övervåning och ljuskäglor från tung trafik går in i bostadshuset och lyser upp invändigt. Enligt Mark- och miljödomstolens bedömning kan sådana påtagliga störningar inte anses allmänvanliga oaktat att bullernivån uppgår till 51dB(A) vid fasad.

Mark- och miljödomstolens bedömning är således att aktuella störningar varken kan betecknas som Orts- eller allmänvanliga. Då skadan är betydande har vid sådana förhållanden Trafikverket ett strikt ansvar för skadan och ska käromålet bifallas.

Oaktat att domstolen således redan kommit fram till att käromålet bör bifallas finner domstolen skäl att även bedöma vad utfallet skulle blivit om störningen skulle vara att bedöma som allmänvanlig.

Det har varken i förarbeten eller i rättspraxis slagits fast vilken störning som bör tålas, utan detta får bedömas från fall till fall. Den praxis som finns vad gäller skadestånd på grund av störningar från väg är inte särskilt omfattande. I detta mål har främst rättsfallet NJA 1999 s. 385 (Dalarö-målet) aktualiserats. Även NJA 1977 s.

424 (Värmdöålet) är av visst intresse. Högsta domstolen har i i Dalaröålet uttalat bl.a. följande. ”Det är emellertid tydligt att någon fullständig åtskillnad vid tillämpning av reglerna i 3 st inte kan göras mellan bedömningen av störning, skada och skälighet eftersom det i viss utsträckning är samma förhållanden som inverkar på bedömningarna.” I målet konstaterar Högsta Domstolen att de aktuella bullerstörningarna bör betraktas som allmänvanliga men att det därmed inte är sagt att de klagande får tåla störningarna utan ersättning för de skador som uppkommer på grund av störningarna. Istället bör enligt Högsta Domstolen i den skälighetsbedömning som ska göras ett flertal omständigheter vägas in; om fastigheten är speciellt störningskänslig, den sammantagna inverkan av flera skilda störningar, hur stor den totala skadan är, om fastighetsägaren är privatperson, om gällande normer för immissioner överskrids och hur stor samhällsnyttan av störningskällan bedöms vara.

Enligt Mark- och miljödomstolen bör den ekonomiska skadans storlek i sig kunna ge ledning vid bedömningen av om störningarna skäligen bör tålas eller inte. Det kan därvid noteras att flera av de omständigheter som bör beaktas vid skälighetsbedömningen får genomslag vid prisbildningen på fastighetsmarknaden. En ekonomisk skada som överskrider en viss gräns bör inte behöva tålas utan att ersättning utgår.

I Dalaröålet bestämdes toleransgränsen/toleransavdraget av Högsta domstolen till 5 % av marknadsvärdet. I Vikenmålet MÖD 2013:42, konstaterade Mark- och miljödomstolen att den ekonomiska skadan beräknades till omkring 5 % av marknadsvärdet och att denna inverkan på marknadsvärdet är inte större än vad som får tålas utan ersättning.

Enligt Mark- och miljödomstolen bör typiskt sett marknadsvärdesskador på över 10 % vid ny infrastruktur överstiga vad som bör få tålas utan ersättning. Marknadsvärdeinsänkningen i detta fall, 600 000 kr, uppgår till ungefär 13,5 % av fastighetens oskadade värde. Käromålet bör således bifallas även vid det förhållande att störningen bedöms som allmänvanlig.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga (MMD-01)

Överklagande senast den 17 mars 2023

Göran Stenman

Marianne Larsson Carlbring

I domstolens avgörande har deltagit rådmannen Göran Stenman, och tekniska rådet Marianne Larsson Carlbring samt de särskilda ledamöterna Barbro Julstad och Peter Nyström



Hur man överklagar Mark- och miljööverdomstolens avgörande

Den som vill överklaga Mark- och miljööverdomstolens avgörande ska göra det genom att skriva till Högsta domstolen. Överklagandet ska dock skickas eller lämnas till Mark- och miljööverdomstolen.

Senaste tid för att överklaga

Överklagandet ska ha kommit in till Mark- och miljööverdomstolen senast den dag som anges i slutet av Mark- och miljööverdomstolens avgörande.

Beslut om häktning, restriktioner enligt 24 kap. 5 a § rättegångsbalken eller reseförbud får överklagas utan tidsbegränsning.

Om överklagandet har kommit in i rätt tid, skickar Mark- och miljööverdomstolen överklagandet och alla handlingar i målet vidare till Högsta domstolen.

Prövningstillstånd i Högsta domstolen

Det krävs prövningstillstånd för att Högsta domstolen ska pröva ett överklagande. Högsta domstolen får meddela prövningstillstånd endast om

1. det är av vikt för ledning av rättstillämpningen att överklagandet prövas av Högsta domstolen eller om
2. det finns synnerliga skäl till sådan prövning, så som att det finns grund för resning, att domvilla förekommit eller att målets utgång i Mark- och miljööverdomstolen uppenbarligen beror på grovt förbiseende eller grovt misstag.

Överklagandets innehåll

Överklagandet ska innehålla uppgifter om

1. klagandens namn, adress, e-postadress och telefonnummer,
2. det avgörande som överklagas (domstolens namn och avdelning samt dag för avgörandet och målnummer),
3. den ändring i avgörandet som klaganden begär,
4. de skäl som klaganden vill ange för att avgörandet ska ändras,
5. de skäl som klaganden vill ange för att prövningstillstånd ska meddelas, samt
6. de bevis som klaganden åberopar och vad som ska bevisas med varje bevis.

Förenklad delgivning

Om målet överklagas kan Högsta domstolen använda förenklad delgivning vid utskick av handlingar i målet, under förutsättning att mottagaren där eller i någon tidigare instans har fått information om sådan delgivning.

Mer information

För information om rättegången i Högsta domstolen, se www.hogstodomstolen.se