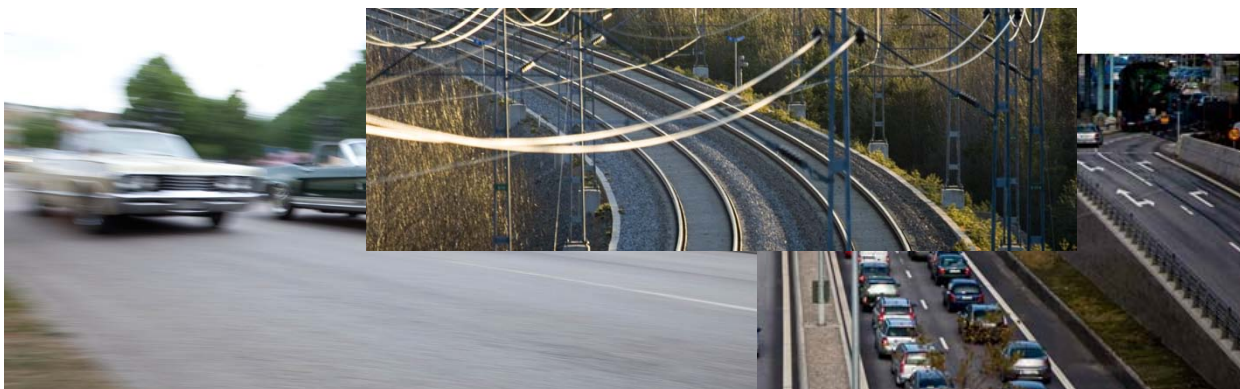


2011-02-28

Trafikbullerseminarium 2011-02-08



Miljösamverkan Stockholms Län arrangerade 2011-02-08 ett seminarium med tillfälle för inspektörer att diskutera domar i ämnet med en jurist.

Syftet med seminariet var att belysa vad ett föreläggande bör innehålla (formellt), hur det bör utformas och hur skälighetsavvägningar i sak bör göras (materiellt).

Ulf Bjällås, tidigare hovrättslagman och chef vid Miljööverdomstolen, deltog i seminariet och resonerade kring detta utifrån ett antal domar från MD och MÖD.

I detta dokument finns minnesanteckningar från seminariet samt Ulf Bjällås ppt-presentation (sid 6).

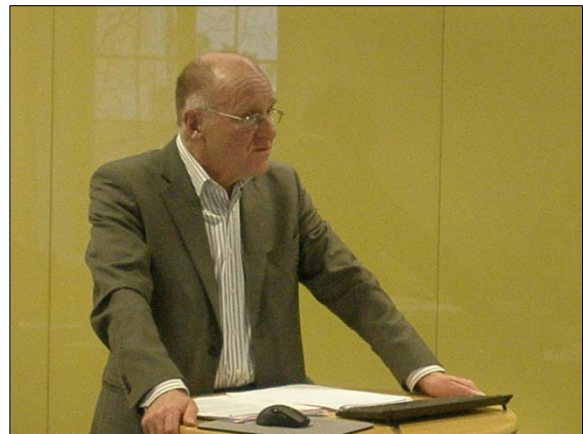
Dokumentet finns digitalt på www.miljosamverkanstockholm.se där även Ulf Bjällås power-point-presentation finns samt de domar som det hänvisas till i anteckningarna och som seminariet byggde på.

Seminarieriet hade 26 deltagare. För deltagarlista se sidan 5.

Kerstin Blom Bokliden var moderator för seminarieriet.

Seminarieriet hölls 2011-02-08 kl 0900-1200 på Länsstyrelsen i Stockholms län, Hantverkargatan 29, Stockholm. Lokal Murgrönan.

Seminarieriet hade planerats av Natalii Back, Länsstyrelsen i Stockholms län; Anneli Castan, Nacka kommun; Magnus Lindqvist, Stockholms stad; Henrik Spovin, Miljösamverkan Stockholms Län och Susanne Backlund, Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddskontor.



Minnesanteckningar från seminarium om trafikbullerdomar 2011-02-08

Regelverket

Miljömålet, God Bebyggd miljö, börjar ta allt större plats i domarna, medan infrastrukturpropositionens betydelse minskar. Allmänna råden m.m. är inte bindande men ett hjälpmedel. Fortfarande gäller fall-till-fall-bedömning. Om t.ex. en viss sträcka bör utredas ytterligare kan man begära en tillståndsprovning av sträckan för att få en bredare bedömning. Ulf pekade på domstolarnas kritik mot trafikutövarnas sätt att argumentera mot delförbättringar när de tar utgångspunkt i helheten.

Krav på utredningar

MD 814-10 och 5-10; Uppgifter om kostnaderna för åtgärder saknades och ingen rimlighetsavvägning kunde göras. Alla uppgifter ska redovisas, kostnad, alternativa åtgärder m.m. Istället för att återförvisa ärendena kan Länsstyrelsen eller domstolen begära in kompletteringar - officialprincipen gäller. Om verksamhetsutövaren inte tar fram något underlag kan denne tvingas att göra det eftersom bevisbördan ligger där. Miljöförvaltningarna kan också skicka in kompletteringar i efterhand. SL kan beräkna kostnad för skärmar, om föreläggandet gäller en skärm måste ungefärlig prisuppgift om detta finnas i föreläggandet. Även antalet störda behöver anges eftersom det ingår i övervägandet. Nämnden har stora möjligheter att ställa krav på verksamhetsutövaren.

Det är kostnaden för åtgärden som är relevant och inte kostnaden för hela tågsträckan.

Begränsningsvärden

Som villkor används inte gränsvärden eller riktvärden utan begränsningsvärden samt reglering av kontrollen. Ett föreläggande som innehåller ett begränsningsvärde behöver inte innehålla kontroll men man ska ha klart för sig hur kontrollen ska läggas upp. Kan vara bra att veta om föreläggandet ska följas upp och om sanktioner ska initieras.

Rimlighetsavvägning

MÖD 2009, mål nr: 1303-07 – Villkor ska liksom förelägganden vara strikt utformade med krav på tydlighet. Detta för att kontrollen ska kunna fastställas. Rikt- och gränsvärdena börjar mönstras bort. Kraven i villkor och förelägganden kan ställas olika, istället för rikt- och gränsvärden kan krav på plank, skärmar eller annan åtgärd ställas.

MD 2008, mål nr: 2178-07 – MD tog in uppgifter från verksamhetsutövaren Vägverket angående trafikflöde. Underlaget för bedömning ska dock vara så pass komplett att MD inte ska behöva ta in uppgifter. Istället för att återförvisa ärenden kan Länsstyrelsen eller domstolen begära kompletteringar – officialprincipen gäller i dessa ärenden. Miljöförvaltningarna kan också komplettera ärendena i efterhand.

MÖD 2817-07 – Antal personer som beräknas störas var ca 200 vilket är ett betydande antal. Den tunga trafiken ökade. Nivåerna inomhus klarades visserligen men utomhusvärdena överskreds tydligt (68 dBA, max 73 dBA). Åtgärderna – en bullerskärm - var tekniskt möjliga och kostnaden 3-5 miljoner var rimliga.

I **MD 1931- 09** var bullernivåerna kring 65 dBA och 5 fastigheter berördes. Här ansågs det inte rimligt att vidta bullerdämpande åtgärder – med en bullerskärm.

MÖD 7319-05 – Fönsteråtgärder hade vidtagits. Kostnad för ytterligare åtgärder skulle uppgå till 600 000 kr och taxeringsvärde för fastigheten var 200 000 kr. Fasadisoleringen var dock sämre än normalt och det var därför inte rimligt att vidta ytterligare åtgärder.

MÖD 2000:32 – 55 dBA vid skolbyggnad. Kraven skärptes då barnen inte hade någon annan möjlighet till utevistelse. Åtgärderna var rimliga. Skolan låg inte inom område som tillämpades av vägverkets åtgärdsprogram.

MÖD 2009, mål nr M3482-08 — MÖD har i avgörandet angivit olika exempel på åtgärder som kan vidtas (hastighetsbegränsning, omdirigering av tyngre trafik, omarbetning av vägbeläggningen).

MÖD 3491-07 — Ej skäl när bullervärdet utomhus är < 65 dB(A); det fanns därför inte skäl att förelägga Vägverket att utreda åtgärder och kostnader för att nå ned till 55 dB(A) vilket MD gjort.

Slutsats

Ett föreläggande måste alltid vara klart och tydligt. Den som föreläggandet gäller ska veta vad som ska göras. Föreläggandet ska kunna verkställas av annan. Vid vitesföreläggande ska vitet kunna dömas ut. HD:s krav på villkorsformuleringar sammanfattas i [NJA 2006, sidan 310](#).

Ange alltid:

- Antal personer som störs av buller
- Ljudnivåer – lyft speciella variationer jfr Ölandsbron sommar/vintervärden
- Kostnader – verksamhetsutövarnas kalkyler är svårbedömda (år 2000 kunde ett bullerplank kosta 280 000 kr, nu mellan 3 – 5 Mkr). Det är svårt att befria sig från tanken att utövarna numera har lärt sig att kalkylera generöst och räkna på en väldigt hög ambitionsnivå på försiktighetsmått för att inte drabbas av för många ålägganden vid rimlighetsavvägningen. Gör kostnadsuppföljningar?
- Alternativa åtgärder, t.ex. fartkameror, vägbeläggning, farthinder etc.

Det är svårt att finna en klar röd tråd i praxis. Någon ”skala” med särskilda omständigheter som kan leda till andra krav än de i infrapositionens finns inte, även om man kan ana vissa strukturer.

Deltagarlista Trafikbullerseminarium 2011-02-08

Samy	Said	Botkyrka kommun
Ulf	Aronsson	Ekerö kommun
Bo	Svensson	Huddinge kommun
Natalii	Back	Länsstyrelsen i Stockholms län
Tomas	Waara	Länsstyrelsen i Uppsala Län
Anneli	Castan	Nacka kommun
Johan	Lindsten	Norrtälje kommun
Maria	Röjvall	SL
Martin	Almgren	SL
Elin	Stenberg	Sollentuna kommun
Jenny	Färm	Solna stad
Kjersti	Wik	Solna stad
Martin E:son	Lindman	Stockholms stad
Magnus	Lindqvist	Stockholms stad
Gunnar	Söderholm	Stockholms stad
Henrik	Spovin	Miljösamverkan Stockholms Län
Monika	Gerdhem	Stockholms stad
Anna	Jarl	Stockholms stad
	Blom	
Kerstin	Bokliden	Sveriges Kommuner och Landsting
Anders	Eriksson	Södertälje kommun
Per	Gröning	Södertörns miljö- och hälsoskyddsförbund
		Södra Roslagens Miljö- och hälsoskyddskontor
Gregor	Hackman	
		Södra Roslagens miljö- och hälsoskyddsnämnd
Susanne	Backlund	
Lars	Dahlbom	Trafikverket
Birgitta	Hillblom	Upplands Väsby kommun
Katarina	Goldkuhl	Värmdö kommun

Regelverket

1. 2 kap. 3 § och 7 §, 2 kap 6 §, 9 kap. 3 §, 9 kap. 6 §. 16 kap. 2 §, 26 kap. 9, 21, 22 §§,(miljöbalken)
2. Förordning om omgivningsbuller SFS 2004:675
3. Regeringens proposition 1996/97:53
Infrastrukturinriktning för framtida transporter
4. Riksdagens miljömål; God bebyggd miljö – 5 %
minskning år 1998 - 2010

2011-02-08

Regelverket

1. Riktvärdena vid nybyggnation av bostadsbebyggelse eller vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur är:
 - 30 dBA ekvivalentnivå inomhus
 - 45 dBA maximalnivå inomhus nattetid
 - 55 dBA ekvivalentnivå utomhus (vid fasad)
 - 70 dBA maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad
1. Vid tillämpning av riktvärdena vid åtgärder i trafikinfrastrukturen bör man ta hänsyn till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Om det inte går att reducera utomhusnivån till riktvärdena bör inriktningen vara att inomhusvärdena inte överskrids.
2. Åtgärdsprogrammet är uppdelat på två etapper. (Etapp 1 skulle ha varit klar 2003 men kommer att avslutas först 2006/2007. Därefter kommer etapp 2 påbörjas.) I den första etappen anger regeringen att trafikverkens åtgärdsprogram minst bör avse de fastigheter som exponeras av buller vid följande nivåer och högre
 - 65 dBA ekvivalentnivå utomhus för vägtrafikbuller
 - 55 dBA maximalnivå inomhus nattetid avseende buller från järnvägstrafik

2011-02-08

Avgöranden

Villkorsskrivning

- ♦ NJA 1996 sid. 310: stränga krav på villkorsutformning
- ♦ MÖD 2009:2 mål nr 1303-07: Användningen av begreppen gränsvärde och riktvärde bör utmönstras i villkor som innehåller begränsningsvärden. Dessa villkor bör i stället preciseras genom att kontrollen av dem fastställs så att åtminstone kraven i 22 kap. 25 § miljöbalken uppfylls. Hur noggrant kontrollen i övrigt ska anges är en avvägningsfråga. Det kan av praktiska skäl vara lämpligt att överlämna detaljerna i kontrollen till kontrollprogrammet. [Se även dom samma dag i mål MÖD 2009:9 (M 3792-07)]

2011-02-08

Avgöranden

Krav på utredningar

- Miljödomstolen i Nacka 2010-10-15 i mål nr M 5-10
- Miljödomstolen i Nacka 2010-04-09 i mål nr M 814-10.
- Miljödomstolen i Växjö 2008-04-04 i mål nr M 2178-07.
- MÖD 2009-05-06 i mål nr M 3482-08

2011-02-08



Avgöranden

Skälighetsavvägning

- ◆ MÖD 2008-10-13 mål nr M 2817-07
- ◆ Miljödomstolen i Växjö 2010-01-18 mål nr M 1931-09
- ◆ MÖD 2006:34 mål nr M 7319-05
- ◆ MÖD 2008-10-02 i mål M 3491-07
- ◆ MÖD 2000:32 i mål nr M 238-00



Avgöranden

Ombyggnad

MÖD 2007-04-24 mål nr M 2780-06.

Planfråga

Regeringsrätten 2009-05-06 mål nr 1245-04

Avgöranden

Vägtrafik

(MÖD 2007:16)

I mål om buller från vägtrafik har ekvivalentnivån beräknats med utgångspunkt från trafikbelastningen under sommarmånaderna. Vid bedömningen av behovet av ytterligare utredning har det haft betydelse bl.a. om vägen skall anses ha genomgått en väsentlig ombyggnad.

- God bebyggd miljö
- Väsentlig ombyggnad av vägen eller befintlig miljö?
- Variation i trafikbelastningar, sommartrafik
- < 65 dB(A)

2011-02-08

Avgöranden

Tågtrafik

(MÖD 2006:34)

Åtgärder för att minska buller från järnväg ----- Miljööverdomstolen fann att det var orimligt med hänsyn till kostnaderna jämfört med miljönyttan att förelägga Banverket att vidta bullerbegränsande åtgärder på en fastighet, trots att buller från järnvägen överskred riktvärdet för sovrum nattetid.

- Befintlig miljö
- < 70 DB(A) markplanet
- > 5 dB(A) sovrummet
- 24 tåg nattetid

2009-03-20

Avgöranden

Tågtrafik

(MÖD 2007:48)

Föreliggande att vidta bullerdämpande åtgärder ----- Banverket hade för att minska störning av tågtrafiken vidtagit åtgärder inomhus på en fastighet genom att sätta in tilläggsrutor i fönster och dämpa ventiler i sovrummen. Den maximala ljudnivån hade nedbringats till 46 dB(A). Miljönämnden hade förelagt Banverket att vidta åtgärder så att bullernivån nattetid inte översteg 45 dB(A) maximalt. Miljööverdomstolen fann att infrastrukturpropositionens målsättningen för "befintlig" bullrande tågtrafik på sikt är att nå bullernivån 45 dB(A) maximalnivå inomhus nattetid men att i en första etapp avses de fastigheter som utsätts för järnvägsbuller om 55 dB(A) maximalt inomhus nattetid och däröver. Ytterligare förbättring krävde åtgärder i storleksklass 250 000 - 1 000 000 kr. Med beaktande av kostnaderna för ytterligare åtgärder och den nytta sådana skulle medföra samt husets skick fann Miljööverdomstolen att det inte var rimligt att ålägga Banverket ytterligare åtgärder. Miljönämndens föreläggandet upphävdes.

- Dålig fasad
- Annars 52 dB(A)
- Orimligt

2009-03-20

Avgöranden

Tågtrafik

(MÖD 2005:62)

Föreliggande att vidta bullerdämpande åtgärder utmed järnväg ----- I målet var inte tvistigt att åtgärder för att innehålla 70 dB(A) vid uteplats i enlighet med föreläggandet skulle vidtas. Däremot hade Banverket klagat över tiden för fullgörande av föreläggandet och angett som grund att ekonomiska medel inte kunde garanteras före år 2010. Miljööverdomstolen (MÖD) fann att bullernivåerna var så pass höga att det ur hälsosynpunkt var nödvändigt att åtgärderna vidtogs inom den tid som Miljö- och hälsoskyddsämnden medgett. Att Banverkets verksamhet finansieras med anslag från riksdagen och att bullersituationen i kommunen enligt Banverkets planering inte kunde åtgärdas före år 2010, inverkade inte enligt MÖD:s bedömning på de skyldigheter Banverket hade som verksamhetsutövare enligt miljöbalken. (Samma dag meddelade MÖD fyra andra avgöranden med Banverket som part, M 6047-04, M 9590-04, M 8991-03 samt MÖD 2005:63 (M 3017-04).

- > 70 dB(A) vid uteplats
- Ingen väsentlig ombyggnad efter 1996
- Befintlig miljö
- 2 kap. 3 § MB
- Åtgärder före 2010

2009-03-20



Avgöranden

Musiklokal

(MÖD 2001:17)

Föreläggande enligt miljöskyddslagen att motverka buller från musiklokal ----- En miljönämnd förelade en musikklubb att vidta bullerbegränsande åtgärder så att den omgivande miljön inte utsattes för ekvivalenta ljudnivåer överstigande 25 dB(A). Efter yttrande från Socialstyrelsen fann Miljööverdomstolen att föreläggandet var miljömässigt motiverat vid denna typ av verksamhet och de begärda åtgärderna tekniskt möjliga och inte ekonomiskt orimliga.

2009-03-20