



### ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Växjö tingsrätt, miljödomstolen, dom 2008-04-04 i mål nr M 2178-07, se bilaga

### KLAGANDE

1. Börje Larsson  
Barrstigen 2  
281 37 Hässleholm

2. Myndighetsnämnden i Simrishamns kommun  
272 80 Simrishamn

### MOTPART

Vägverket  
Region Skåne  
Box 543  
291 25 Kristianstad

Ombud: Rogert Andersson  
c/o Vägverket, Juridiska sektionen  
781 87 Borlänge

### SAKEN

Vägtrafikbullen

---

### MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSLUT

Miljööverdomstolen fastställer miljödomstolens domslut.

---

## YRKANDEN I MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Börje Larsson har yrkat Miljööverdomstolen ska undanröja miljödomstolens dom och fastställa miljö- och hälsoskyddsnämndens beslut att förelägga Vägverket att senast den 15 december 2006 redovisa en plan för åtgärder på den aktuella vägsträckan så att bullernivåerna utomhus vid fasad på befintlig bostadsbebyggelse vid utgången av 2007 inte överstiger 55 dB(A) ekvivalentnivå.

Myndighetsnämnden i Simrishamns kommun har yrkat att Miljööverdomstolen ska undersöka möjligheterna att i det nu aktuella målet precisera föreläggandet på ett för miljödomstolarna acceptabelt sätt.

Vägverket har yrkat att Miljööverdomstolen ska fastställa miljödomstolens dom.

## UTVECKLING AV TALAN I MILJÖÖVERDOMSTOLEN

### Börje Larsson

Åtgärdsprogrammet i infrastrukturpropositionen (Infrastrukturinriktning för framtida transporter, prop. 1996/97:53) avslutades år 2007. Därför ska Boverkets riktvärde om 55 dB(A) vara godtagbart som utgångspunkt för föreläggandet. I dom M 4768-04 har Växjö tingsrätt, miljödomstolen, uttalat att bullernivån vid den aktuella vägsträckan väsentligt överstiger det långsiktiga målet 55 dB(A). Bullerbegränsande åtgärder och åtgärder för att förbättra utomhusmiljön är därför befogade. Principen för bullersänkning är att den ska ske vid källan i första hand. Därför är föreläggandet att sänka utomhusvärdet motiverat.

Den främsta orsaken till bullret är att vägen är stenbelagd. Vägen är klassad i kulturklass I av Vägverket. Genom att vägen har denna beläggning och klassning finns det skäl att kräva att åtgärder vidtas så att den yttre miljön hålls inom riktvärdet för buller enligt föreläggandet. Vägar med den typ av stenbeläggning som det nu är fråga om klarar inte av 9 000 fordon per dygn med en hastighet av 50 km/h utan att åtgärder vidtas för att garantera en dräglig miljö för omgivningen. Vägverket saknar stöd för sitt påstående om att vägens beläggning har så stora estetiska och kulturmässiga värden att det väger tyngre än de miljömässiga olägenheter som orsakas av buller från vägbeläggningen.

Bullret leder till att normala samtal inte kan föras annat än på baksidan av huset. Således är cirka en tredjedel av fastighetens yta utsatt för begränsningar i dess användning beroende på höga bullernivåer från trafiken.

Som föreläggandet nu är utformat ger det de inomhusvärden som infrastrukturpropositionen förskriver. Föreläggandet är mer kostnadseffektivt som det är utformat nu. Föreläggandet kan tillämpas så att Vägverket har möjlighet att välja alternativ för att uppnå satta inomhusvärden.

De helger då turistevenemang förekommer på Österlen förekommer ett trafikflöde som väl motsvarar en högsommardag dvs. cirka 10 000 fordon per dygn. Detta ökade fordonsantal har betydelse för beräkningen av buller över hela året. Vägverkets mätningar tar inte hänsyn till dessa dagar.

Vägverket har bifogat en "graf" över teoretiskt medeldygnsflyde och påstår att det visar den vecka som miljödomstolen anser ska ligga till grund för beräkningen av medeldygnsflydet. Grafen visar endast ett fiktivt förhållande baserat på antagandet att fordonsantalet uppgick till 9 000 under mitten av juni månad. Det högre fordonsantalet gäller under juni, juli och augusti månad. Någon faktisk mätning har inte utförts av Vägverket. Vägverket har inte redovisat det normala sättet att räkna och fördela och vet därför ingenting om den faktiska fordonsfördelningen per trafikslag under året. Det finns en busshållplats framför hans fastighet (Tärnan 16). Detta medför att medelhastigheten för bussar blir låg då många bussar stannar där. Detta torde medföra behov av att uppjustera Vägverkets redovisning av tunga fordons medelhastighet.

Någon större svårighet att använda den "mest störande perioden" finns inte. Det får anses som helt klart att bullret är oacceptabelt för de boende under denna tid med hänsyn till faktiska förhållanden. Den så kallade ekvivalenta metoden att mäta ljud är inte tillämplig när det är fråga om så stora avvikelser i fordonsantal under året som det är i förevarande fall.

Vägverkets påstående att bullervärdena vid fastigheternas baksida inte överstiger riktvärdena har inte verifierats genom mätningar. Vidare är husen byggda i halvplan av högre modell. De höga gavlarna gör att ljud reflekteras in på baksidan. Vissa av fastigheterna saknar byggnader och skärmar, bl.a. hans fastighet. Den förhärskande vindriktningen under sommaren är havsbrisen som gör att det ständigt blåser från havet öster om vägen och mot fastigheterna. Turbulens reflekterar ljudet in i skuggszonen och leder till att mer ljud blir kvar i stället för att spridas.

#### Myndighetsnämnden i Simrishamns kommun

Miljödomstolen tar fel när den anser att föreläggandet avser vidtagande av andra åtgärder än att redovisa en plan för åtgärder för att sänka trafikbullret på den aktuella vägsträckan. Den redovisade planen skulle sedan ligga till grund för ett åtgärdsföreläggande om inte Vägverket frivilligt vidtog lämpliga åtgärder. En myndighet måste kunna kräva en plan, med vissa tidsramar, utan att det anses som ett krav på åtgärder.

Myndighetsnämnden håller med miljödomstolen om att det är rimligt att utgå från trafikbullervärdena sommartid när det gäller att bedöma Vägverkets skyldighet att komma med en åtgärdsplan avseende trafikbuller.

En lösning med inriktning enbart på inomhusvärdena inbjuder till billiga lösningar med fasad- och fönsteråtgärder. Nämnden anser att det i förevarande fall är lämpligast att inrikta föreläggandet på åtgärder mot utomhusbuller. Bullret överskrider gränsvärdena just sommartid när de boende gärna vill kunna utnyttja sina uteplatser

och ha fönster öppna för vädring. En sänkning av utomhusbullret till 55 dB(A) vid fasad medför ju också att inomhusbullret hamnar på acceptabla nivåer.

Myndighetsnämnden har till Miljööverdomstolen inkommit med en precisering av vilka fastigheter som ska omfattas av miljö- och hälsoskyddsnämndens beslut. Myndighetsnämnden anser att samma regler bör gälla för alla, vilket innebär 55 dB(A) vid fasaden oberoende av vilken sida av huset det är.

#### Vägverket

Vägverket har uppgett att de anför samma omständigheter till stöd för sin talan som vid miljödomstolen med i huvudsak följande tillägg och förtydliganden.

Miljödomstolen har på ett korrekt sätt uppfattat att det i målet aktuella föreläggandet från miljö- och hälsoskyddsnämnden avser dels en redovisning av en plan med lämpliga bullerbegränsande åtgärder dels ett vidtagande av dessa åtgärder.

Vägverket har inte haft någon invändning mot att lämna en redogörelse avseende bullerbegränsade åtgärder. Vägverket har redan lämnat en sådan redogörelse till miljö- och hälsoskyddsnämnden.

Den "tystare vinterperioden" sträcker sig från början av september till mitten av maj, då medelsdygnsvärdet är under den trafikmängd som Vägverkets beräkning har baserats på. Om den mest störande perioden ska ligga till grund för om åtgärder krävs innebär det mer omfattande åtgärder för att nå riktvärdena. Det framgår inte varför extremfallet inte valts, det vill säga den mest trafikerade timmen, som utgångspunkt för beräkningen. Miljödomstolen har inte tagit tillräckligt tydlig ställning till vad de avser med "mest störande period". Inte heller framgår det om någon analys gjorts över trafikfördelningen under den mest trafiktäta perioden, dvs. andelen tunga fordon i förhållande till antalet fordon. Det saknas även en justering av medelhastigheten under denna period, vilken kan antas vara lägre på grund av det stora antalet fordon. Hastighetsmätning utförd under år 2007 på den aktuella sträckan, under "lågsäsong" visar att medelhastigheten för personbilar är 50,0 km/h och för lastbilar 49,4 km/h.

Samtliga fastigheter som föreläggandet avser har merparten av sina vistelseytor i sydväst på baksidan av husen. Mot vägen finns en yta på cirka fyra meter som med svårighet kan användas för utomhusaktiviteter. Inga fastigheter bedöms ha sin uteplats mot vägen. Med anledning av husens placering samt att vissa hus är sammanbundna med garage alternativt skärmar bedöms riktvärdena redan i dag kunna klaras på baksidan av husen där de boende bedöms ha sina uteplatser.

För att klara 55 dB (A) vid fasad utomhus till år 2007 skulle det krävas en 2,5 meter hög skärm mellan husen och vägen. Den totala kostnaden skulle i dagsläget bli cirka 2,6 miljoner kronor. Då kvarstår problematiken och kostnaden för att anordna med fastighetsägarnas infarter. Fasadåtgärder skulle även krävas på de fastigheter som har fönster på andra våningen mot väg. För att undvika detta skulle det krävas en än högre skärm, vilket inte bedöms som realistiskt.

Det finns ett stort åtgärdsbehov i Skåne för att nå riktvärdena inomhus. Som jämförelse kan den beräknade kostnaden i stället användas till att åtgärda en bättre inomhusmiljö för cirka 300 boende. Man kan även ställa sig frågan om det kan anses ekonomiskt rimligt att vidta skärmåtgärder för att skydda ytor som inte bedöms som ytor för utevistelse, när huvuddelen av utemiljön finns avskärmd bakom husen.

Vägen har av Vägverket Region Skåne klassats som kulturväg av klass I, i en skala från I+, I till II där klass I+ är högst och klass II lägst. Klass I innebär att vägsträckningen anses hysa mycket höga kulturhistoriska värden. Vägen har en äldre välbevarad karaktär, har hög ålder, löper i ursprunglig sträckning och genom ett välbevarat kulturlandskap. Vägen och dess miljö har genomgått smärre förändringar i senare tid. Vägen är dessutom belagd med gatsten. Att belägga en sådan väg med asfalt eller hastighetsbegränsande anläggningar förordas inte av Vägverket eftersom detta skulle förstöra vägen karaktär. Borttagande av gatstenen skulle sänka den ekvivalenta ljudnivån med cirka 3 dB(A). Kostnaden för en ny beläggning på sträckan är uppskattningsvis 300 kr/m<sup>2</sup>. Vid denna uppskattning är inte kostnaden av de kulturhistoriska förlusterna medräknad.

En sänkning av hastighetsgränsen till 30 km/h skulle teoretiskt sänka bullernivån med cirka 2 dB (A). Denna åtgärd har kommunen själv möjlighet att besluta om.

Vägverket bedömer att åtgärder på fasaden för berörda fastigheter är den mest kostnadseffektiva och rimliga lösningen för att nå etappmålet till 2010.

### MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL

Miljööverdomstolen delar miljödomstolens uppfattning att Miljö- och hälsoskyddsmyndighets föreläggande den 9 november 2006 är både för otydligt och ospecificerat för att kunna godtas. Målet bör på av miljödomstolen anförda skäl återförvisas till nämnden för fortsatt handläggning.

Nämnden har vid sin fortsatta prövning av ärendet att ta hänsyn till vad Miljööverdomstolen uttalat i en dom den 13 oktober 2008, således efter miljödomstolens dom i förevarande mål. I Miljööverdomstolens dom uttalas bl. a. följande.

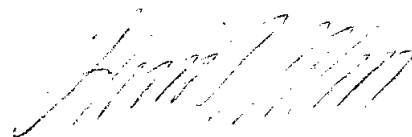
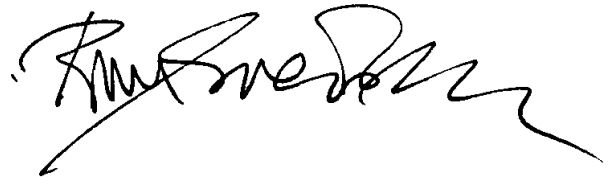
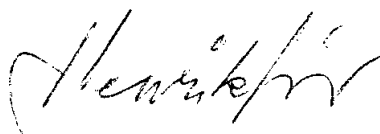
” Enligt Vägverkets allmänna råd 2001:88 "Bullerskyddsåtgärder" (s. 6) innebär åtgärdsprogrammet att åtgärder i första hand bör leda till begränsningar av inomhusnivåer som överstiger 30 dB(A) ekvivalentnivå och 45 dB(A) maximalnivå. Vidare sägs att "även om åtgärderna i första etappen inriktas på att begränsa inomhusnivåerna (d.v.s. normalt fasadåtgärder) bör även om möjligt de långsiktiga målen för utomhusmiljöer (för bostadsbebyggelse enligt riksdagsbeslut) uppnås. Det betyder att även uteplatser och balkonger om möjligt bör åtgärdas." Det läggs dock till att detta är ett andrahandsmål och att åtgärda hela utomhusmiljön är ett mål som kommer först därefter.

Målsättningen i infrastrukturpropositionen och i Vägverkets allmänna råd i fråga om buller i befintlig miljö måste förstås så att, om det är möjligt, ska åtgärder vidtas även mot buller utomhus under den första etappen av åtgärdsprogrammet om bullernivån

överstiger 65 dB(A) ekvivalentnivå utomhus vid fasad. Vad som är möjligt får bedömas med utgångspunkt från vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt med hänsyn till nyttan av skyddsåtgärderna och försiktighetsmåten i 2 kap. miljöbalken. Som miljödomstolen anfört måste bedömningen göras av de faktiska förhållandena i varje enskilt fall.”

Det kan sålunda inte uteslutas att Vägverket, efter mätning av aktuella bullernivåer under högsäsong och utredning om tekniska möjligheter att minska bullret samt kostnaderna för sådana åtgärder, bör förpliktas att vidta åtgärder även för förbättring av utomhusmiljön. De åtgärder som ligger närmast till hands synes vara hastighetsbegränsning hela eller delar av året, omdirigering av tyngre trafik vissa tider eller omarbetning av vägbeläggningen. Syftet bör vara att minska bullernivån till under 65 dB(A) vid husfasaderna utmed den aktuella vägsträckan. Åtgärder som syftar till att reducera utomhusbullret kan också framstå som rationella på längre sikt då de i allmänhet reducerar även inomhusbullret.

Miljööverdomstolens dom får enligt 23 kap. 8 § miljöbalken inte överklagas



I avgörandet har deltagit hovrättsrådet Henrik Löf, miljörådet Rolf Svedberg, hovrättsrådet Peder Munck, referent, samt tf. hovrättsassessorn Henrik Nilsson.  
Enhälligt.



VÄXJÖ TINGSRÄTT  
Miljödomstolen

DOM  
2008-04-04  
meddelad i Växjö

Mål nr M 2178-07

#### KLAGANDE

Vägverket  
Region Skåne  
Box 543  
291 25 KRISTIANSTAD

#### MOTPARTER

1. Börje Larsson  
Barrstigen 2  
281 37 HÄSSLEHOLM
2. Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Simrishamns kommun  
272 80 SIMRISHAMN

#### ÖVERKLAGAT BESLUT

Länsstyrelsen i Skåne läns beslut den 9 juli 2007, dnr 505-66909-06, se bilaga 1

#### SAKEN

Vägrafikbuller

#### DOMSLUT

Miljödomstolen upphäver det överklagade beslutet samt Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Simrishamns kommuns beslut den 9 november 2006, § 91, och återförvisar målet till nämnden för fortsatt handläggning.

#### BAKGRUND

Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Simrishamns kommun beslutade genom delegationsbeslut den 27 februari 2003, dnr 2002-000501, att inte kräva att Vägverket skulle vidta bullerreducerande åtgärder för att sänka trafikbullret från väg 9 i Simrishamn. Börje Larsson, ägare till fastigheten Tärnan 16, överklagade nämndens beslut till länsstyrelsen, som avslog överklagandet. Börje Larsson fullföljde sin talan till miljödomstolen, som i dom den 3 mars 2005 i mål nr M 4768-04 upphävde underinstansernas beslut och visade målet åter till nämnden för ytterligare utredning.

Dok.Id 78367

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 81 351 03 VÄXJÖ	Kungsgatan 8	0470-868 00 E-post: miljodommstolen.vaxjo@dom.se	0470-868 40	måndag – fredag 09:00-12:00 13:00-15:00

Miljö- och hälsoskyddsnämnden förelade i beslut den 9 november 2006, § 91, Vägverket att senast den 15 december 2006 redovisa en plan med åtgärder för att sänka trafikbullret på väg 9 (Kristianstadsvägen mellan Backgatan och Mossgatan, *domstolens anm.*) i Simrishamn, så att bullernivåerna utomhus vid fasad vid befintlig bostadsbyggnad vid utgången av år 2007 inte överstiger 55 dB(A) ekvivalentnivå.

Vägverket överklagade nämndens beslut till länsstyrelsen, som avslag överklagandet.

#### YRKANDEN M.M.

Vägverket överklagar länsstyrelsens beslut och yrkar att miljödomstolen skall undanröja underinstansernas beslut. Verket anför i huvudsak följande. Länsstyrelsen har gjort bedömningen att ljudnivån väsentligt överstiger 55 dB(A) och att bullerdämpande åtgärder är befogat. Länsstyrelsens avslag av Vägverkets överklagande kan även tolkas som att förutom en plan för att nå 55 dB(A) skall åtgärder vara vidtagna till utgången av 2007. Vägverket arbetar etappvis med buller där de värst utsatta prioriteras i första hand. I befintlig miljö framgår det mycket tydligt i infrastrukturpropositionen att i en första etapp skall de fastigheter som har en ekvivalent ljudnivå över 65 dB(A) utomhus åtgärdas. Inga av de berörda fastigheterna faller inom detta kriterium. Vägverket har trots detta redovisat ett antal åtgärder samt dess kostnad för att sänka bullret till miljö- och hälsoskyddsnämnden. Vägverket har även meddelat att berörda fastigheter kommer att ingå i en plan och åtgärder vidtas för att minska höga inomhusnivåer nattetid fram till 2010. Länsstyrelsens beslut har inte stöd i infrastrukturpropositionen och skall därför upphävas. Eftersom den ekvivalenta nivån utomhus (vid fasad) inte överstiger 65 dB(A) för någon av fastigheterna och då inga övriga omständigheter medför annan bedömning, saknas skäl för Vägverket att företa vidare utredning beträffande om det är tekniskt möjligt att vidta åtgärder för att reducera bullret så det understiger 55 dB(A) utomhus mätt som dygnsekvivalent värde samt att utreda om kostnaderna för dessa åtgärder skulle vara rimliga (se Miljööverdomstolens dom i mål nr M 2780-06 samt Miljödomstolen vid Östersunds tingsrätts dom i mål nr M 2139-06). Hastighetsmätning utförd under 2007 på den aktuella sträckan visar att medelhastigheten för personbilar är 50,0 km/h och för lastbilar 49,4 km/h.



**Börje Larsson** bestrider bifall till överklagandet och anför i huvudsak följande. Han har drivit frågan om buller från trafiken utanför sin fastighet Tärnan 16 sedan år 2001. Någon hastighetsmätning eller mätning av antalet fordon utanför fastigheten har inte iakttagits under 2007. Han har inte fått del av något meddelande om att berörda fastigheter ingår i en plan för åtgärder för att minska höga inomhusnivåer nattetid fram till 2010. De åtgärder som Vägverket tidigare redovisat för att sänka bullret är så summariska att de inte kan anses som användbara. Vad Vägverket i övrigt anfört är detsamma som i miljödomstolens dom i mål nr M 4768-04, på vilken föreläggandet grundats.

### DOMSKÄL

Miljö- och hälsoskyddsnämndens föreläggande måste anses omfatta såväl redovisning av en plan med lämpliga bullerbegränsande åtgärder som vidtagandet av dessa åtgärder.

I målet tillämpliga bestämmelser och förarbetsuttalanden framgår av det överklagade beslutet. Därutöver bör följande tilläggas. I den s.k. infrastrukturpropositionen (prop. 1996/97:53, s. 50) anges att ett åtgärdsprogram för vägtrafiken i en första etapp bör omfatta befintliga bostadsmiljöer med buller överstigande 65 dB(A) ekvivalentnivå utomhus vid fasad. Åtgärderna bör i första hand leda till begränsningar av inomhusnivåer som överstiger 30 dB(A) ekvivalentnivå och 45 dB(A) maximalnivå. Denna första etapp avslutades år 2007 och någon andra etapp för att minska trafikbuller har inte fastställts.

Miljödomstolen gör följande bedömning.

Vägverket gjorde den 17 maj 2001 en beräkning av vägtrafikbullret på Börje Larssons fastighet, baserad på att det passerade drygt 4 000 fordon per dygn på väg 9 (Kristianstadsvägen). Enligt beräkningen var ljudnivån 62 dB(A) såsom ekvivalentvärde. Miljödomstolen har hämtat in uppgifter från Vägverket beträffande den senast gjorda trafikmätningen på den aktuella vägsträckan, gjord år 2006. Antalet fordon som då passerade under ett årsmedeldygn uppgick till 4 500 och den beräknade bullernivån på Börje Larssons fastighet var 63 dB(A). Skäl att ifrågasätta riktigheten av någon av dessa mätningar eller beräkningar föreligger inte.

Av den senaste mätningen framgår vidare att den mest trafiktäta perioden var under juli månad. Antalet passerade fordon uppgick då som medelvärde till knappt 9 000 per dygn, dvs. dubbelt så många som under det årsmedeldygn som legat till grund för bullerberäkningen. Vägverket har i en skrivelse daterad den 21 november 2002 uppgett att en fördubbling av trafiken skulle öka bullernivån med 3 dB(A). Miljödomstolen instämmer i att en sådan förändring av trafikbelastningen skulle kunna medföra en ökning av bullernivån av den storleksordning som Vägverket har uppgett. Detta medför att den ekvivalenta bullernivån under den mest trafiktäta perioden på året torde överstiga 65 dB(A), dvs. den nivå som i infrastrukturpropositionen anges som gräns för de befintliga bostadsmiljöer som bör omfattas av åtgärder i första etappen.

Eftersom trafik- och bullersituationen här varierar kraftigt över året, är det relevant att låta den mest störande perioden vara utgångspunkt för om det skall krävas åtgärder eller inte, dvs. ur störningssynpunkt kan inte en tystare vinterperiod kompensera för en bullerstörd sommarsäsong. Det har därför varit befogat att närmare utreda vilka bullerreducerande åtgärder som Vägverket bör vidta. Med tanke på de värden som har beräknats, är inte Vägverkets ambition att åtgärda inomhusmiljön för fastigheterna till 2010 godtagbar.

Vilka åtgärder som kan krävas av Vägverket skall prövas enligt 2 kap. 7 § miljöbalken, genom en avvägning mellan miljönyttan, dvs. den sänkning av bullernivån som åtgärden skulle medföra, och kostnaden för åtgärden. Det bör därvid noteras att miljödomstolen i ovan nämnda dom i mål nr M 4768-04 inte har anfört att Vägverket måste vidta sådana åtgärder att bullernivån sänks till det långsiktiga målet 55 dB(A), utan har endast angett att eftersom bullernivån så väsentligt överstiger denna nivå är bullerbegränsande åtgärder befogade.

Det kan konstateras att föreläggandet avser utomhusmiljön, medan infrastrukturpropositionen i första hand tar sikte på inomhusmiljön när det är fråga om s.k. befintlig miljö. De prioriteringar som har angetts i propositionen är i och för sig inte bindande för tillämpningen. Den omständigheten att det dessutom inte har slagits fast några utgångspunkter för en eventuell andra etapp, bör därför inte utesluta att det i ett enskilt fall kan finnas skäl att ställa krav beträffande åtgärder för att förbättra även utomhusmiljön, be-

roende bl.a. på bullersituationen som sådan, antal berörda fastigheter och kostnader för att åtgärda störningarna.

Vägverket har i detta fall redogjort för kostnaderna för ett antal bullerbegränsande åtgärder som kan vara aktuella, såväl för att sänka inomhus- som utomhusnivån. Kostnadsberäkningarna har emellertid i vissa fall gjorts enbart med hänsyn till en sänkning av utomhusnivån till 55 dB(A), vilket emellertid schablonmässigt sett skulle leda till en bullernivå inomhus som håller sig inom riktvärdena enligt infrastrukturpropositionen.

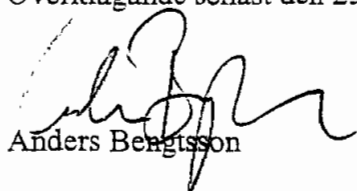
Utredningen ger inte heller ett tillräckligt underlag för ett föreläggande om preciserade åtgärder beträffande utomhusmiljön och som, vid en avvägning enligt 2 kap. 7 § miljöbalken, är rimliga att kräva av Vägverket. Samtidigt är emellertid bullerstörningen i detta fall inte sådana att det finns skäl för att förelägga om åtgärder enbart för att sänka utomhusvärdena.

Ett föreläggande bör i stället utformas så att Vägverket ges möjlighet att välja alternativa åtgärder för att uppnå satta inomhusvärden enligt infrastrukturpropositionen (prop. 1996/97:53). Ett sätt att uppnå detta, skulle självklart kunna vara att dämpa bullret i utomhusmiljön. Men det skulle också kunna ske genom att Vägverket t.ex. vidtar fasadåtgärder på berörda fastigheter. Vidare kan konstateras att föreläggandet inte har preciserats med avseende på vilka fastigheter som omfattas.

Det finns inte underlag för att miljödomstolen skall kunna precisera föreläggandet, utan underinstansernas beslut bör upphävas och målet visas åter till nämnden för fortsatt handläggning.

**HUR MAN ÖVERKLAGAR**, se bilaga 2

Överklagande senast den 25 april 2008.

  
Anders Bengtsson

  
Bertil Norén

I avgörandet har deltagit rådmannen Anders Bengtsson, ordförande, och miljörådet Bertil Norén. Målet har handlagts av beredningsjuristen Charlotte Engell.



LÄNSSTYRELSEN  
I SKÅNE LÄN

Bilagor  
BESLUT

1(4)

2007-07-09

505-66909-06

Delg. kvitto

Vår referens  
Rättssektionen  
Maria Werner  
Tel exp: 040-25 25 09, 25 24 29

Vägverket Region Skåne  
Martin Houmann  
Box 543  
291 25 Kristianstad

VÄXJÖ TINGSRÄTT  
Miljödomstolen

Ink. 2007-08-01

Akt ..... 12/28/07 .....  
Aktbil ..... 2 ..... rot .....

## Överklagande av miljö- och hälsoskyddsnämndens i Simrishamns kommun beslut

### Länsstyrelsens beslut

Länsstyrelsen avslår överklagandet.

### Redogörelse för ärendet

Efter att Börje Larsson framfört klagomål till Miljö- och hälsoskyddskontoret om störningar i form av trafikbuller från väg 9 (Kristianstadsvägen) genomförde Vägverket, som är väghållare på vägen, en teoretisk beräkning av ljudnivån vilket uppgavs till 62 dB(A). Ljudnivån ansågs vara för låg för att bullerdämpande åtgärder skulle vidtas av Vägverket, vilka ingriper först vid ljudnivåer överstigande 65 dB(A) vid befintlig bebyggelse. Nämnden beslutade den 27 februari 2003 att den genomförda ljudberäkningen var tillräcklig och att ej kräva bullerbekämpande åtgärder av Vägverket. Nämndens beslut överklagades till Länsstyrelsen, som den 7 december 2004 avslog överklagandet. I dom den 3 mars 2005 upphävde Miljödomstolen Länsstyrelsens beslut och anförde att den verkliga ljudnivån kan antas vara högre än den beräknade, beaktat den ökade fordonsintensiteten och fordonens hastighet. Domstolen fann att bullernivåerna väsentligt överstiger det långsiktiga målet om 55 dB(A) och att bullerdämpande åtgärder därmed var befogade samt att Vägverket bör redovisa olika åtgärder för att sänka trafikbullret som kan bli aktuella.

Efter skriftväxling mellan Vägverket och kontoret beslutade nämnden den 8 november 2006 att förelägga Vägverket att senast den 15 december 2006 redovisa en plan för åtgärder för att sänka trafikbullret på den aktuella vägsträckan så att bullernivåerna utomhus, vid fasad på befintlig bostadsbebyggelse, inte överstiger 55 dB(A) ekvivalentnivå till den 31 december 2007.

2006 505-66909 Buller från väg, föreläggande om åtgärd.

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Plusgiro/Bankgiro	E-post	www
205 15 Malmö	Kungsgatan 13	040-25 20 00 vx	040-	6 88 11-9	lansstyrelsen@m.lst.se	www.m.lst.se
291 86 Kristianstad	Ö Boulevarden 62 A	044-25 20 00 vx	044-	5050-3739		



Vägverket har överklagat nämndens beslut den 8 november 2006 och anför huvudsak följande. Nämnden hänvisar till de långsiktiga riktvärden som angivits i Infrastrukturpropositionen 1996/97:53 som omfattade planperioden 1998-2010. Dessa riktvärden gäller endast vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad och gäller trafikinfrastruktur. I dessa miljöer finns mycket större förutsättningar för att åtgärda bullerproblem och nå riktvärdena. I befintlig miljö, vilket det aktuella ärendet avser, är möjligheterna mycket små att nå riktvärdena utomhus inom en överskådlig tid. Medel ges för att etappvis utföra åtgärder där de mest utsatta prioriteras och åtgärdas i första hand. I befintlig miljö framgår det mycket tydligt från nämnda proposition att i första etapp skall de fastigheter åtgärdas som har en ekvivalent ljudnivå över 65 dB(A) utomhus vid fasad. Berörda fastigheter får inte inom detta åtgärdsprogram. Prioriteringen borde vara att åtgärda de mest bullerutsatta inomhus i bostäder. Berörda fastigheter kommer att ingå i en plan och åtgärder avses vidtas för att minska höga maxnivåer inomhus nattetid till under riktvärden inomhus under perioden fram till 2010. Exakt vilket år som åtgärder kan bli aktuella beror på prioriteringsordningen samt på om medel ställs till Vägverkets förfogande.

Börje Larsson har yttrat sig över överklagandet.

#### Själ för Länsstyrelsens beslut

I 2 kap 3 § miljöbalken (MB) föreskrivs att alla som bedriver verksamhet eller vidtar en åtgärd skall utföra de skyddsåtgärder, iaktta de begränsningar och vidta de försiktighetsmått i övrigt som behövs för att förebygga, hindra eller motverka att verksamheten medför skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön. Dessa försiktighetsmått skall vidtas så snart det finns skäl att anta att en verksamhet eller åtgärd kan medföra skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön.

Av 2 kap 7 § MB framgår att kraven i 2 kap MB gäller i den utsträckning det inte kan anses orimligt att uppfylla dem. Vid denna bedömning skall särskilt beaktas nyttan av skyddsåtgärderna och andra försiktighetsmått jämfört med kostnaderna för sådana åtgärder.



Enligt 9 kap 3 § MB avses med olägenhet för människors hälsa en störning som enligt medicinsk eller hygienisk bedömning kan påverka hälsan menligt och som inte är ringa eller helt tillfällig.

I förarbetena till miljöbalken (prop.1997/98:45 del 2, sid. 15) anförs bl.a. följande. Uttrycket olägenhet för människors hälsa definieras i 9 kap. 3 § MB som en störning som enligt medicinsk bedömning kan påverka hälsan menligt och som inte är ringa eller helt tillfällig. Både psykisk och fysisk påverkan avses. Störningar som i första hand påverkar välbefinnandet i inte ringa grad, exempelvis buller, lukt och termiskt inomhusklimat omfattas också. Bedömningen måste utgå fram vad människor i allmänhet anser vara en olägenhet och kan inte enbart baseras på en enskild persons reaktion i det enskilda fallet.

Enligt infrastrukturpropositionen, antagen av riksdagen 1997, skall ett åtgärdsprogram för vägtrafiken i en första etapp omfatta befintliga bostadsmiljöer med buller överstigande 65 dB(A) ekvivalentnivå utomhus vid fasad. Det första etappmålet skall uppnås till 2007 och därefter skall arbetet fortsätta med en andra etapp.

Enligt 26 kap. 9 § MB får en tillsynsmyndighet meddela de förelägganden och förbud som behövs i ett enskilt fall för att denna balk samt föreskrifter, domar och andra beslut som har meddelats med stöd av denna balk skall efterlevas. Mer ingripande åtgärder än vad som behövs i det enskilda fallet får inte tillgripas.

Länsstyrelsen gör följande bedömning.

Enligt den av Vägverket senast utförda bullerberäkningen är ljudnivån 63 dB(A) vid fastigheterna längs Kristianstadsvägen däribland Börje Larssons fastighet. Enligt infrastrukturpropositionen skall bullernivåer som överstiger 65 dB(A) minskas med bullerdämpande åtgärder i en första etapp. Miljödomstolen gjorde bedömningen att bullernivån riskerar att bli högre än den redovisade 63 dB(A) med hänsyn till att passerande fordon kan antas köra i en högre hastighet än den tillåtna samt att trafikintensiteten, framfört allt på sommaren, kan vara betydligt högre än den vid bullerberäkningen. Miljödomstolen fann att bullernivåerna väsentligen överstiger det långsiktiga målet om 55 dB(A), utomhus vid fasad, och att bullerdämpande åtgärder därmed är befogade. Länsstyrelsen delar denna bedömning och finner därför att nämnden haft fog för sitt beslut att förelägga



Vägverket att redovisa en plan för åtgärder för att sänka trafikbullret utmed den aktuella sträckan på Kristianstadsvägen. Vägverkets överklagande skall därmed avslås.

Detta beslut kan överklagas hos Miljödomstolen, se nedan.

I den slutliga handläggningen har förutom undertecknande Susanne Dahlberg, miljöhandläggare, sektionen för miljöskydd - samhälle deltagit.

Maria Werner

Exp. till: Börje Larsson, Barrstigen 2, 281 37 Hässleholm  
Miljö- och hälsoskydds nämnden i Simrishamns kommun

#### HUR MAN ÖVERKLAGAR TILL MILJÖDOMSTOLEN

Om Ni vill överklaga länsstyrelsens beslut skall Ni skriva till Miljödomstolen, Växjö tingsrätt. Överklagandet skall dock skickas till Länsstyrelsen i Skåne län, Förvaltningsavdelningen, 205 15 MALMÖ.

Av överklagandet skall framgå vilket beslut Ni överklagar (ange diarienummer) och hur Ni vill att beslutet skall ändras. Ni bör också tala om varför Ni anser att beslutet skall ändras.

Skrivelsen skall undertecknas. Uppge även adress och telefonnummer. Om Ni har handlingar eller annat som Ni anser stöder Er uppfattning så bör Ni skicka med detta.

Länsstyrelsen måste ha fått Ert överklagande inom tre veckor från den dag Ni fick del av beslutet, annars kan överklagandet inte tas upp till prövning. Är klaganden part som företräder det allmänna skall överklagandet dock ha kommit in till Länsstyrelsen inom tre veckor från den dag beslutet meddelades, annars kan överklagandet inte tas upp till prövning.

Behöver Ni veta mer om hur Ni skall göra kan Ni kontakta länsstyrelsen, tel 040 25 20 00 (växel) eller [www.m.lst.se](http://www.m.lst.se).