



SVEA HOVRÄTT  
Mark- och miljööverdomstolen  
060104

**DOM**  
2013-06-12  
Stockholm

Mål nr  
M 6524-12

## ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Växjö tingsrätts, mark- och miljödomstolen, dom 2012-06-26 i mål nr M 1752-11, se bilaga A

## KLAGANDE

1. B P

2. P P

Ombud för båda: Advokaten M N

## MOTPART

Trafikverket  
781 89 Borlänge  
Ombud: Verksjuristen G H, samma adress

## SAKEN

Skadestånd enligt 32 kap. miljöbalken

---

## MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSLUT

1. Mark- och miljööverdomstolen fastställer mark- och miljödomstolens dom.

2. B P och P P ska solidariskt betala ersättning till Trafikverket för rättegångskostnader i Mark- och miljööverdomstolen med 39 098 kr jämte ränta på beloppet enligt 6 § räntelagen från dagen från denna dom till dess betalning sker.

---

Dok.Id 1080452

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

**BAKGRUND**

B P och P P är sedan 1992 bosatta på fastigheten X i Höganäs kommun. Väg 111 byggdes om 2007 och är sedan dess dragen utanför samhället Viken och i anslutning till fastigheten. Där finns även en bullervall anlagd. Talan mot Trafikverket väcktes med yrkande om skadestånd för miljöskada. Mark- och miljödomstolen ogillade käromålet.

**YRKANDEN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN**

**B P** och **P P** (makarna P) har yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska förplikta Trafikverket att till dem betala 1 300 000 kr jämte ränta enligt 6 § räntelagen från den 3 november 2010 till dess betalning sker, alternativt det lägre belopp som Mark- och miljööverdomstolen finner skäligt. De har vidare yrkat att de ska befrias från skyldigheten att betala ersättning för Trafikverkets rättegångskostnader vid mark- och miljödomstolen och att de ska tillerkännas ersättning för sina rättegångskostnader där.

**Trafikverket** har motsatt sig ändring av mark- och miljödomstolens dom.

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

**UTREDNINGEN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN**

Parterna har lagt fram samma skriftliga utredning i Mark- och miljööverdomstolen som vid mark- och miljödomstolen. Förhören med B P och de båda värderingsmännen M G och D N har spelats upp. Även Mark- och miljööverdomstolen har hållit syn på fastigheten.

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

Parterna har återopat samma omständigheter och utvecklat sin talan på i huvudsak samma sätt som vid mark- och miljödomstolen med följande förtydliganden och tillägg.

**Makarna P**

Det är de sammantagna störningarna som utgör grunden för deras anspråk på ersättning. Det är fastighetens försämrade läge som har den avgörande betydelsen. De gör inte gällande att gällande riktvärden för buller överskrids vid fasaden på deras fastighet.

**Trafikverket**

Det finns inte skäl för bevislättning enligt 35 kap. 5 § rättegångsbalken i detta fall. Verket vidhåller att störningarna är ortsvanliga.

**MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL***Har ersättningsgill skada uppkommit?*

De störningar som enligt makarna P har orsakat minskat marknadsvärde på deras fastighet har redovisats i mark- och miljödomstolens dom och består av buller, försämrade utsikt, svårighet att komma till omkringliggande marker (vägens barriäreffekt), immissioner från vägen i form av luftföroreningar och damm, vibrationer, ökad insyn från vägen, ökad oro för att barn och husdjur ska ta sig ut på vägen. Störningarna har vidare, enligt makarna P, lett till sämre möjligheter att nyttja befintliga uteplatser och även tomten i övrigt.

De störningar som görs gällande är alla i och för sig sådana att de omfattas av den uppräknade störningar som görs i 32 kap. 3 § första stycket 1-8 miljöbalken (MB). Skadestånd kan således betalas för skador genom t.ex. luftförorening, buller, skakning eller annan liknande störning.

Av 32 kap. 1 § första och andra stycket MB följer att skadestånd ska betalas för ren förmögenhetsskada men, om den inte orsakats genom brott, bara om den är av någon betydelse. I målet är inte ifrågasatt av Trafikverket att den åberopade skadan uppfyller detta s.k. väsentlighetsrekvisit.

Enligt 32 kap. 1 § tredje stycket MB ersätts en skada av aktuell typ bara om den störning som orsakat skadan inte skäligen bör tålas med hänsyn till förhållandena på orten eller till dess allmänna förekomst under jämförliga förhållanden.

Av det sagda följer att skadeståndsansvaret bara gäller när störningen överskrider en viss toleransgräns. Vad som utesluts är skadefall till följd av vanliga störningar.

Praxis vad gäller skadestånd på grund av störningar från väg är inte särskilt omfattande. I detta mål har främst rättsfallet NJA 1999 s. 385 (Dalaröområdet) aktualiserats. Även NJA 1977 s. 424 (Värmdöområdet) är av visst intresse. Ett avgörande från hovrätten för Västra Sverige (Landvettermålet, dom 1982-06-03 i mål nr T 283/81, se även Lantmäteriets rättsfallsregister V 82:19) har åberopats. Båda de sistnämnda målen är dock förhållandevis gamla och ligger i tiden före Dalaröområdet.

32 kap 1§ tredje stycket MB handlar om *störningen* skäligen bör tålas. Bevisning i mål som det förevarande tar mer sikte på om *skadan* skäligen får tålas. Högsta domstolen har berört detta förhållande i Dalaröområdet och uttalat:

”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.”

Högsta Domstolen konstaterar 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. I den skälighetsbedömning som ska göras bör 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.

Högsta Domstolen uttalar vidare att:

”Det är svårt att lägga ihop bullerstörningar med estetiska immissioner. De förra men inte de senare går att mäta objektivt. Att subjektivt värdera och lägga samman störningarna är knappast möjligt. Det ligger då närmast till hands att utnyttja den ekonomiska betydelsen av immissionerna som gemensam värdemätare för dem.”

Enligt Mark- och miljööverdomstolen kan man genom att bedöma den ekonomiska skadans storlek få ledning vid bedömningen av om störningarna skäligen bör tålas eller inte. Det kan därvid noteras att flera av de omständigheter som ska beaktas vid skälighetsbedömningen får genomslag vid prisbildningen på fastighetsmarknaden. En ekonomisk skada som överskrider toleransgränsen ska inte behöva tålas utan att ersättning utgår. I Dalarö-målet bestämdes den av Högsta domstolen till 5 % av marknadsvärdet.

#### *Bedömning av den ekonomiska skadan*

Vad gäller fastigheten X kan nuvarande förhållanden beskrivas enligt följande. Fastigheten är en bostadsfastighet på 3 461 kvm utanför planlagt område strax utanför Viken. Den 450 meter långa bullervall som anlagts i en båge utanför fastigheten slutar ca 200 meter söder därom med en koport. Väg 111 är en s.k. 2+1-väg, 13 meter bred, med hastighetsbegränsningen 100 km/tim. År 2009 uppmättes trafikmängden till ca 8 020 fordon/dygn, varav 480 tunga fordon. Från gårdsplanen till vägbanan är det omkring 100 meter.

I målet finns två värderingsutlåtanden åberopade. M G:s, som utförts på uppdrag av makarna P och D N:s, som utförts på uppdrag av Trafikverket.

M G:s värdering baseras förutom på de faktiska förhållandena på platsen på tidigare nämnda tre rättsfall, Lantmäteriverkets värderingsmodell för vägtrafikbuller (LMV-rapport 1998:7) samt en egen undersökning av värdeförändringar längs väg E6 mellan Kungälv och Uddevalla.

D N:s värdering baseras förutom på de faktiska förhållandena på Lantmäteriverkets värderingsmodell och på en undersökning av Hammar Locum Metior ”Värdeinverkan på permanenta bostadshus på landet av stora trafikleder”.

M G har i sin värdering till stor del utgått från bedömda skadenivåer, både i rättsfallen och i sin egen utredning, utan att ställa dessa i relation till de störningsnivåer som var aktuella i de olika fallen.

Mark- och miljööverdomstolen bedömer att den bästa utgångspunkten för att värdera skadorna av de störningar som uppkommer kring en större väg är de utredningar och modeller som redovisats i D N:s utlåtande. I D N:s värdering redovisas ett diagram som har Hammar Locum Metiors utredning som grund, benämnt Marknadsvärdepåverkan vid olika exponering, landsbygd. Tre olika exponeringsfall finns: 1. Tomtplatsen helt fritt exponerad 2. Tomtplatsen kraftigt exponerad med visst skydd och 3. Tomtplatsen påtagligt skärmad.

Modellen har som första utgångspunkt den ekvivalenta bullernivå som fastighetens bostadshus och tomtplats drabbas av. Parterna har något olika uppfattning om denna nivå, men Mark- och miljööverdomstolens bedömning utgår från den av makarna P uppgivna, dvs. ca 55 dB(A).

Vid 55 dB(A) kan enligt nämnda utredning marknadsvärdeminskningen sett från ostört läge bedömas ligga inom intervallet noll till tio procent beroende på exponering mot vägen. Mark- och miljööverdomstolen gör den bedömningen att marknadsvärdepåverkan även kan överstiga den nivån om övriga marknadsvärdepåverkande faktorer, utöver buller och exponering, är stora.

Det måste betonas att utredningar och modeller enbart kan vara en utgångspunkt. Berörd fastighets specifika förhållanden måste få ett stort genomslag i bedömningen. Fastigheten har även av D N bedömts som svåranalyserad av det skälet att det finns få jämförelseobjekt som är direkt jämförbara; vissa slutsatser har bedömts kunna dras från ortsprismaterialet. Makarna P har invänt att Trafikverkets värdering har en svaghet på så sätt att D N enbart okulärbesiktigt fastigheten och inte värderat komplementbyggnaderna. Enligt Mark- och miljööverdomstolen ska nämnda förhållande beaktas, men värderingarna är ändå jämförbara.

Mark- och miljööverdomstolen gör följande bedömningar rörande de marknadsvärdepåverkande störningar och andra faktorer som parterna har framfört.

#### Buller

I fråga om buller finns ingen anledning att göra någon justering i värderingsmodellen eftersom buller är den ena grundförutsättningen i modellen.

#### Vibrationer

Makarna P har hävdad att det uppkommer vibrationer av trafiken, vilket visar sig genom att det klirrar i glaset i vitrinskåpen när lastbilar kör förbi. Trafikverket har, med hänvisning till den bedömning som gäller vibrationer som gjorts i miljökonsekvensbeskrivningen till arbetsplanen för det aktuella vägprojektet, och med de erfarenheter som Trafikverket har vad gäller geologiska förhållanden, bestritt påståendet att det skulle förekomma vibrationer som kan upplevas som störande på kärandenas fastighet.

Mark- och miljööverdomstolen finner i och för sig inte skäl att betvivla uppgiften om klirr i vitrinskåp som B P lämnat under sanningsförsäkran. I vart fall är den inte motbevisad genom den utredning som Trafikverket åberopat. En annan sak är att närmare utredning inte finns om störningens frekvens etc.

Vibrationer finns inte med som en ingångsvariabel i den valda värderingsmodellen. Trots detta kan det givetvis ha förekommit vibrationer för någon eller några av de fastigheter som finns i den utredning som ligger till grund för modellen. Med tanke på den uppgivna intensiteten på störningen av vibrationen är störningen enligt Mark- och miljööverdomstolen så liten att den påverkar skadan i mycket liten utsträckning. Någon höjning av den bedömda skadenivån bör därför inte göras på grund av vibrationer.

#### Insyn och ljusreflexer

Insyn och ljusreflexer bedöms vara en del av det som i värderingsmodellen kallas för exponering.

Som konstaterats vid syn på fastigheten kan personbilar enbart ses på ett begränsat vägvagnsnitt mer än 250 meter sydost om bostadshuset. Den övre delen på lastbilar och bussar kan ses på en längre sträcka, vars närmaste punkt ligger strax över 100 meter från bostadshuset.

Mark- och miljödomstolen finner inte skäl att betvivla de uppgifter B P lämnat om ljusreflexer utan dessa får tas för gott.

Fastighetens exponering mot vägen, och därmed dess påverkan av insyn och ljusreflexer, är enligt Mark- och miljööverdomstolen i nivå med eller något mindre än det som redovisas som ”Exponering 2” i värderingsmodellen

#### Vägens barriäreffekt

Vägens barriäreffekt bör bedömas som begränsad eftersom de flesta målpunkter från fastigheten ligger i riktning från vägen och markerna öster om vägen i huvudsak utgörs av odlad mark som inte får eller kan beträdas under stora delar av året. Trots detta är barriäreffekten så pass påtagligt att den ökar skadenivån för fastigheten något. Den anlagda s.k. koporten är knappast av betydelse för att begränsa denna effekt.

#### Utsikten m.m.

Mark- och miljööverdomstolen delar makarna P:s uppfattning att utsikten från fastigheten och intrycket av närhet till väg har stor betydelse för fastighetens marknadsvärde. Eftersom skadan är relaterad till fastighetens marknadsvärdeminskning är dock inte förändringen i sig av utsikten avgörande. Istället är det den upplevelse en eventuell köpare får av dagens förhållanden som ska läggas till grund för bedömningen.

Från fastigheten X fanns tidigare möjlighet till långa utblickar över det öppna landskapet. Vägen har tagit bort dessa i östlig och nordlig riktning men de finns kvar i främst sydlig riktning. Västerut har inte vägen förändrat utsikten, men där är den begränsad av samhället Viken.



Utsikten begränsas framför allt av bullervallen. Även om bullervallen genom sin utformning smälter väl in i landskapet bedöms den försämrade utsikten innebära en större marknadsvärdeminskning än värderingsmodellen vid den slutliga bedömningen.

#### Luftföroreningar (avgaser, damm m.m.) från vägtrafiken

Att det finns immissioner från den nya vägen i form av avgaser, damm m.m. är uppenbart. Däremot har inte visats att föroreningsnivåer överskridande gällande riktvärden förekommer.

Dessa störningar finns dock med i den använda värderingsmodellen under den rimliga förutsättningen att dessa störningar samvarierar med bullernivåer och exponering. Eftersom vägen ligger öster och norr om fastigheten X är störningarna enligt Mark- och miljööverdomstolen mindre än normalt då den förhärskande vindriktningen är sydvästlig, dvs. från bostadshuset mot vägen.

#### Oro för att barn och husdjur ska ta sig ut på vägen

Mark- och miljööverdomstolen delar här mark- och miljödomstolens bedömning att störningen inte påverkar fastighetens marknadsvärde.

#### *Sammanfattande bedömning*

En jämförelse med förhållandena i Dalaröålet ger vid handen att störningarna där var betydligt större med avseende på maximalnivåer för buller och möjligheten att använda tomten i en ganska speciell skärgårdsmiljö. Vägen byggdes i det fallet, såvitt framgår av domen, nära fastigheterna och mellan husen och havet, med en påtaglig barriäreffekt till följd. Skadan bedömdes till 8-12 % av fastigheternas marknadsvärde. Vad gäller Landvettermålet – vari görs en jämförelse med förhållandena i Värmdöålet – framgår att fastigheterna hade en exklusiv sjöutsikt och ett fritt och ostört läge. Hovrätten bedömde trafikbullret som så påtagligt att det inte gick att med behållning vistas i trädgården. Skadan uppskattades till 25 % av marknadsvärdet. Inte heller dessa förhållanden är direkt jämförbara.

Fastigheten X är med sitt läge på landsbygden strax utanför samhället Viken känsligare för störningar än småhusfastigheter i allmänhet. Känsligheten är dock

inte större än för landsbygdsfastigheter i allmänhet. Detta innebär att störningarna i förevarande fall i form av minskad utsikt och barriäreffekter etc., dvs. det som kan benämnas estetiska immissioner får anses ha en större betydelse än normalt för uppkommen skada i jämförelse med småhusfastigheter i allmänhet, men att betydelsen är normal för lantbruksfastigheter.

Fastigheten X kan inte sägas ha haft någon direkt nytta av vägen. Vid skälighetsbedömningen bör vägas in att förändringen har varit förhållandevis stor vad gäller fastighetens närmiljö.

Mark- och miljööverdomstolen delar mark- och miljödomstolens uppfattning att störningarna inte kan anses som ortsvanliga men däremot som allmänvanliga. Utifrån de bedömningar som gjorts ovan kan den konstaterade skadan beräknas till omkring 5 % av marknadsvärdet. Här är det fråga om en bostadsfastighet som påverkas av störningar från en väg. En inverkan på marknadsvärdet på 5 % är inte större än att det i detta fall bör tålas utan ersättning

Mark- och miljööverdomstolen delar således mark- och miljödomstolens bedömning att skadestånd för miljöskada inte ska utgå. Mark- och miljödomstolens dom ska därför inte ändras utan stå fast.

#### *Rättegångskostnader*

Med denna utgång i målet ska B P och P P förpliktas att betala ersättning för Trafikverkets rättegångskostnader även i Mark- och miljööverdomstolen. Beloppet är inte tvistigt.

#### **HUR MAN ÖVERKLAGAR**, se bilaga B

Överklagande senast 2013-07-10

I avgörandet har deltagit hovrättsråden Liselotte Rågmark, Henrik Runeson och Vibeke Sylten, referent, samt tekniska råden Jan Gustafsson och Mikael Schultz.



**KÄRANDE**

1. B P

2. P P

Ombud: advokaten M N

**SVARANDE**

Trafikverket  
781 89 Borlänge

Ombud: verksjuristen G H, Trafikverket, Borlänge

**SAKEN**

Skadestånd enligt 32 kap miljöbalken

---

**DOMSLUT**

Käromålet ogillas.

P och B P ska ersätta Trafikverket för rättegångskostnader med 47 200 kronor, jämte ränta å beloppet enligt 6 § räntelagen (1975:635) från dagen för denna dom tills betalning sker. Av beloppet utgör 24 000 kronor ombudsarvode.

---

**YRKANDEN OCH INSTÄLLNING**

P och B P har yrkat att mark- och miljödomstolen ska förplikta Trafikverket att till dem utge 1 300 000 kronor jämte ränta enligt 6 § räntelagen från den 3 november 2010 tills betalning sker.

Makarna P har vidare yrkat ersättning för rättegångskostnader.

Trafikverket har bestritt käromålet. Något kapitalbelopp har inte vitsordats som skäligt. Räntheyrskandet har vitsordats.

Trafikverket har för egen del yrkat ersättning för rättegångskostnader.

**UTVECKLING AV TALAN**

P och B P har till utveckling av talan anfört följande.

De äger, med hälften vardera, fastigheten X i Höganäs kommun. Fastigheten ligger strax utanför samhället Viken och omfattar en areal om 3 461 kvm. På fastigheten finns bostadshus med tillhörande komplementbyggnader.

Väg 111 gick tidigare i en sträckning genom samhället Viken, men byggdes om under 2007, så att vägen numera går som en förbifart runt samhället och i direkt anslutning till makarna P:s fastighet. Den nya förbifartsvägen är en mötesfri s.k. 2+1 väg, och har i höjd med deras fastighet en tillåten hastighet om 100 km/h. Den tillåtna hastigheten höjdes nyligen från tidigare 90 km/h.

Fastigheten låg tidigare i en fri landsbygdsmiljö. Vyerna utgjordes i samtliga vädersträck av ett öppet jordbrukslandskap. Det förekom inga störningar från vägar eller annan infrastruktur. Familjen har bott på fastigheten sedan 1992, då bostadshuset uppfördes. Det fanns vid det tillfället inga indikationer på att fastigheten skulle beröras av framtida vägutbyggnad. Vägen ligger numera ca 60 meter från deras fastighet och avståndet mellan vägbanan och fasaden på bostadshuset är ca 90 meter.

Mellan deras fastighet och vägen har en bullervall anlagts och utsikten från fastigheten domineras i riktning mot norr, öster och sydost helt av den nya vägen och bullervallen. Fastighetens läge har försämrats på ett dramatiskt sätt.

Sedan vägen invigts har de upplevt kraftiga bullerstörningar från vägen. Familjemedlemmar har haft sömnproblem och mått fysiskt och psykiskt dåligt. Bullerbekämpningar har på deras uppdrag utförts av P A, Trivector Traffic AB.

Hennes utredning kompletterades sedan med ett åtgärdsförslag. Enligt utredningen överskrider riktvärdet för buller på 55 dB(A) vid fasad. Trafikverket har hävdade att det finns felaktigheter i Trivectors utredning, eftersom bl.a. värdena inte justerats för fasadreflexer, d.v.s. minskats med 3 dB(A). Oavsett hur det förhåller sig med den saken kan ändå konstateras att bullernivån vid bostadshusets fasad ligger någonstans kring 55 dB(A). De har försökt att få Miljökontoret i Höganäs kommun att ålägga Trafikverket att sänka bullernivån, men utan framgång.

Förutom buller och utsiktsstörning drabbas de på grund av vägen även av ett antal andra olägenheter. Tidigare kunde de fritt ströva över markerna åt valfritt håll, men numera är de helt inestängda. Vägen har en barriäreffekt. De känner också av immissioner från vägen genom luftföroreningar i form av avgaser och damm samt vibrationer. Uteplatsen som ligger i anslutning till bostadshuset i söderläge är på grund av vägbullret i praktiken oanvändbar. Trafikverket har framfört att de bör anlägga ny uteplats norr eller nordväst om huset. Ett alternativ som inte är rimligt med tanke på att det innebär i princip ständig skugga. Närheten till vägen innebär även viss ökad insyn och inskränkningar i nyttjandet av tomten, eftersom barn och husdjur inte längre kan släppas lika fria som förr. Nu finns alltid risken och oron att de skall ta sig ut på vägen.

Störningarna från den nya vägen är så omfattande att fastighetens marknadsvärde påverkas. M G, Värderingsbyrå Sydost AB, har utrett och bedömt skadans omfattning. M G värderar fastigheten i oskadat skick till 4 750 000 kronor och i skadat skick till 3 450 000 kronor. Det innebär att vägen har sänkt fas-

tighetens marknadsvärde med 1 300 0000 kronor. Den värdetidpunkt som tillämpas är oktober 2010.

Ersättning för skadan begärs med stöd av 32 kap. 1 och 3 §§ miljöbalken. Ansvarig för den bedrivna verksamheten är Trafikverket och störningarna kan varken ses som orts- eller allmänvanliga. Preciserat krav har ställts mot Trafikverket den 3 november 2010 och Trafikverket har bestritt skadeståndsansvar med motiveringen att störningarna är allmänvanliga och därmed får tålas utan ersättning. Även om störningarna är att betrakta som allmänvanliga så innebär inte det att rätten till ersättning automatiskt faller bort. I det s.k. Dalarömalet (NJA 1999 sid 385) konstaterade HD att störningen från den i det målet aktuella vägen fick betraktas som allmänvanlig. HD ansåg likväl att störningen gick utöver vad fastighetsägaren skäligen borde tåla och dömde ut ersättning. I det målet låg bullerstörningen ändå under riktvärdena och det handlade om villor som låg inom tätbebyggt och detaljplanelagt område.

Det bör noteras att HD i både Dalarömalet (NJA 1999 sid 385) och i Värmdömalet (NJA 1977 sid 424) gör toleransavdrag motsvarande den skada som fastighetsägaren skäligen bör tåla. Avdraget ligger i Dalarömalet på ca fem procent av fastighetens värde i oskadat skick. Genom lagändring (SFS 2010:815) som trädde i kraft den 1 augusti 2010 togs toleransavdraget bort även vid miljöskada av det slag som det här är fråga om. Därmed skall heller inget toleransavdrag göras, utan ersättning ska betalas för hela skadan på 1 300 000 kronor.

Trafikverket har till utveckling av sitt bestridande anfört i huvudsak följande.

Makarna P hävdar att det när fastigheten X bebyggdes med bostadshus 1992 inte fanns några indikationer på att fastigheten skulle beröras av framtida vägutbyggnad. Det hör emellertid till saken att diskussioner om omläggning av väg 111 har pågått under mycket lång tid. Redan under 1970-talet utreddes alternativa lägen för omläggning av vägen. I en lokaliseringsplan utarbetad av vägförvaltningen i Malmöhus län lades en terrängkorridor ut. I 1984 års förslag till områdesplan för Viken, är vägen placerad inom terrängkorridoren och i huvudsak placerad i dess östra del. Motivet för detta var att dels begränsa bullerindverkan på be-

fintligt och då planerad bebyggelse samt att inte för snävt begränsa möjligheten till eventuell utbyggnad av Viken efter planperiodens slut, d.v.s. på 2000-talet. I översiktsplanen från 2002 är vägen i huvudsak placerad något öster om 1984 års tänkta sträckning. Sträckningen i översiktsplanen 2002 är den sträckning som Vägverket Region Skåne skickade in för fastställelse i januari 2002. I september 2002 fastställdes arbetsplanen. Den överklagades och Vägverket tog initiativ till en förändring av arbetsplanen och återkallade arbetsplanen i april 2003. Vägverket hade då tagit fram ett reviderat alternativ. Detta alternativ innebar att man från en punkt ca 2 km från arbetsplanens början söderifrån förlade vägen längre österut. Nu beslutad sträckning ligger i huvudsak helt utanför och öster om den under 1970-talet utlagda vägterrängskorridoren.

Att P och B P när bostadshuset uppfördes 1992 inte hade sett några tecken på att fastigheten skulle beröras av framtida vägutbyggnad är således svårt att tro. Sedan 1970-talet har de mer konkreta planerna för vägens placering genom åren successivt förflyttats österut, men att vägen var planerad har varit känt sedan länge.

Vägverkets arbete med väg 111 påbörjades i januari 1997 då Vägverket Region Skåne lät upprätta en förstudie för väg 111 förbi Viken. Parallellt med förstudiearbetet beslöts att en vägutredning skulle upprättas för förbifart Viken, delen Gråläge – Lerberget. Vägutredningen presenterades dels vid informationsmöten, dels som utställningar i Höganäs och Viken mellan den 26 maj och 19 juni 1997. Under utställningstiden gavs allmänheten möjlighet att lämna synpunkter på utredningen.

Efter miljöbalkens tillkomst gjordes ett omtag genom att Vägverket i januari 2000 lät Tyréns Infkonsult i Kristianstad upprätta en vägutredning avseende förbifart Viken. Vägverket tog den 26 april 2000 beslut om att en arbetsplan för ny väg 111 förbi Viken skulle tas fram med sträckning enligt korridoralternativ ”öst”. Anslutningarna i öster och norr utformades med hänsyn till de synpunkter som framfördes med hänsyn till naturmiljön och god framkomlighet för kollektivtrafiken. Av arbetsplanen framgick tydliga förslag till bullerskydd och lösning av lokalvägnätet.

Efter en omfattande process med flera informationsmöten fastställdes arbetsplanen enligt alternativ ”öst” (väster om fastigheten X) av Vägverket den 26 augusti 2002. Arbetsplanen överklagades och återförvisades av Regeringen till Vägverket den 28 maj 2003. Efter ytterligare en omfattande process med informationsmöten fastställde Vägverket den 21 april 2004 en ny arbetsplan (öster om fastigheten X). Även denna arbetsplan överklagades, men Regeringen avvisade den 26 januari 2006 överklagandena.

I maj 2006 påbörjade Vägverket byggnation av väg 111 förbi Viken. I november 2007 stod en 13 meter bred mötesfri väg klar. Maximal tillåten hastighet på vägen är 100 km/tim. Under år 2009 uppmättes trafikmängden till cirka 8 020 fordon/dygn, varav 480 tunga fordon.

#### *Buller*

Av den miljökonsekvensbeskrivning (MKB) till arbetsplanen för väg 111 förbifart Viken, som upprättades inför anläggandet av vägen, framgår att bullerberäkningar utfördes för de fastigheter som kunde komma att bli bullerstörda. I de fall riktvärdena överskreds togs även förslag till bullerskyddsåtgärder fram. Vägverket gjorde bedömningen att fastigheten X kunde komma att bli bullerstörd av den planerade vägen.

I samband med att vägen anlades skulle därför en två meter hög och 300 meter lång bullervall anläggas utmed vägen för att skydda fastigheten X från bullerstörningar från trafiken. Efter önskemål från makarna P valde Vägverket att förlänga bullervallen norrut med 150 meter. Planteringen på bullervallen utfördes i samråd med fastighetsägarna, liksom anläggandet av en stenmur nedanför bullervallen. Kostnaden för bullervallen inklusive plantering och stenvallen uppgick till ca 375 000 kronor, varav 125 000 kronor utgjorde kostnaden för den förlängda delen av vallen. Den förlängda delen av vallen ansågs egentligen inte nödvändig för att innehålla gällande riktvärden för buller på fastigheten, utan uppfördes enbart efter önskemål från fastighetsägarna.



Efter att makarna P framfört klagomål till tillsynsmyndigheten på buller från väg 111, gjorde kommunens miljökontor en mätning av bullret vid tomtragränsen till P:s fastighet. Det uppmätta bullret uppgick då till ca 53 dB(A) ekvivalent ljudnivå.

I juli 2008 erbjöd sig Vägverket att anlägga en skyddad uteplats i anslutning till bostaden på fastigheten X. Något förslag om i vilket väderstreck som en skyddad uteplats kunde anordnas diskuterades aldrig, eftersom erbjudandet förkastades av fastighetsägarna. Det är emellertid Trafikverkets uppfattning att en skyddad uteplats i sydvästläge rimligtvis borde kunna anordnas. I erbjudandet ingick även byte av fönster samt ventiler på bostadshuset. Några bullerreducerande åtgärder utöver bullervallen har dock inte utförts av Trafikverket eller dåvarande Vägverket, eftersom fastighetsägarna förkastat de erbjudanden som funnits.

I oktober 2009 begärde Höganäs kommun en förnyad bullerberäkning av Vägverket för fastigheten X, baserad på 2009 års trafiksiffror samt hastighetshöjningen till 100 km/h. Trafikmätningen från år 2009 visade att den dagliga trafiken på aktuellt vägavsnitt förbi fastigheten X uppgick till 8 022 fordon varav 477 tunga fordon. Den av Trafikverket utförda bullerberäkningen, daterad 2010-04-14, visade att den ekvivalenta ljudnivån (frifältsvärde) vid fasad på 2:a våningens gavel, den punkt som bedömts som mest utsatt, uppgår till 48 dB(A). Den maximala ljudnivån (frifältsvärde) uppgår till 52 dB(A). Inomhusnivåerna är 20 dB(A) ekvivalentnivå respektive 25 dB(A) maximalnivå, beräknat på en fönsterdämpning av 25 dB(A). Mot bakgrund av de beräknade ljudnivåerna gjorde Trafikverket bedömningen att de redan vidtagna bullerskyddsåtgärderna var tillräckliga. Eftersom gällande riktvärden uppfylls ansågs det inte ekonomiskt rimligt eller miljömässigt motiverat att genomföra några ytterligare åtgärder.

Tillsynsmyndigheten har i beslut 2010-06-09 lämnat klagomålen från P och B P utan åtgärd, med motiveringen att bullerstörningarna från trafiken på väg 111 inte överstiger gällande riktvärden.

Att uteplatsen i söderläge i praktiken skulle vara oanvändbar p.g.a. bullerstörningarna från trafiken på väg 111 torde således inte vara ett rimligt påstående.

#### *Vibrationer*

Enligt P och B P känner man av vibrationer från trafiken på väg 111. Av miljökonsekvensbeskrivningen till arbetsplanen för väg 111 förbifart Viken framgår att några vibrationer som kan orsaka skador eller obehag till följd av de geotekniska förhållandena inte bedöms uppstå för de intilliggande fastigheterna. Förvisso skulle eventuella vibrationer från trafiken på väg 111 vara en sådan störning som inte tidigare förekommit i området eftersom vägen är ny. Trafikverket har dock inte utfört några vibrationsmätningar på den aktuella fastigheten, eftersom förhållandena på platsen inte är sådana att eventuella vibrationer från trafiken rimligtvis kan upplevas som störande, samt mot bakgrund av den bedömning som gjordes i miljökonsekvensbeskrivningen. Mot bakgrund av den erfarenhet som Trafikverket anser sig besitta vad gäller geologiska förhållanden är det verkets bedömning att några vibrationer som kan upplevas som störande inte rimligtvis kan uppmätas på fastigheten X.

Fastighetsägaren har inte heller på något sätt visat att trafiken på väg 111 orsakar sådana störningar i form av vibrationer som inte skäligen bör tålas. Enbart ett påstående om att man känner av vibrationer från trafiken och att detta i sin tur skulle bidra till att påverka marknadsvärdet negativt kan inte rimligtvis ligga till grund för ett skadeståndsansvar.

#### *Luftföroreningar*

Enligt P och B P känner man av luftföroreningar i form av avgaser och damm från trafiken. Av miljökonsekvensbeskrivningen till arbetsplanen för väg 111 förbifart Viken framgår, vad gäller luftföroreningar, att utbyggnaden inte förväntas medföra sådana föroreningsnivåer som ens ligger i närheten av gällande riktvärden. Förvisso skulle eventuella luftföroreningar från trafiken på väg 111 vara en sådan störning som inte tidigare förekommit i området eftersom vägen är ny.

Trafikverket har dock inte utfört några mätningar av eventuella luftföroreningar på den aktuella platsen, eftersom förhållandena på platsen inte är sådana att luftföroreningar från trafiken rimligtvis kan upplevas som störande, samt mot bakgrund av den bedömning som gjordes i miljökonsekvensbeskringen. Fastighetsägaren har inte heller på något sätt visat att trafiken på väg 111 orsakar sådana störningar i form av luftföroreningar (avgaser och partiklar) som inte skäligen bör tålas. Enbart ett påstående om att man känner av luftföroreningar i form av avgaser och damm från trafiken och att detta i sin tur skulle bidra till att påverka marknadsvärdet negativt kan inte rimligtvis ligga till grund för ett skadeståndsansvar.

*Vägen en barriäreffekt?*

Enligt P och B P har vägens tillkomst medfört ökad insyn och inskränkningar i möjligheterna att nyttja tomten eftersom barn och husdjur inte längre kan släppas lika fritt som förr. Trafikverket vill påstå att vägens tillkomst knappast har medfört en ökad insyn på fastigheten. Mellan tomtgräns och bullervall är det ca 35 meter. Övriga delar av tomten ligger mer än 35 meter från bullervallen. Bullervallen är två meter hög och efter önskemål från fastighetsägarna förlängdes bullervallen med 150 meter till totalt 450 meter. Avståndet från de delar av väg 111 som inte omfattas av bullervallen borde rimligtvis vara så stort att eventuell insyn i vart fall inte är störande. Höjden på bullervallen medger inte heller någon direkt insyn för trafikanter i vanliga personbilar. Därtill hör att en hastighet om 100 km/h är tillåten utmed den aktuella sträckan. Fastighetsägaren har inte på något sätt visat att vägens tillkomst har medfört ökad insyn. Enbart ett påstående om att insynen har ökat kan inte rimligtvis ligga till grund för ett skadeståndsansvar.

Fastighetsägaren har inte heller på något sätt visat att tomten inte längre kan nyttjas på samma sätt som innan vägens tillkomst. Enbart ett påstående om att man inte längre kan släppa barn och husdjur lika fritt som förr på tomten kan inte rimligtvis ligga till grund för ett skadeståndsansvar. Enligt P och B P har man tidigare kunnat ströva fritt över markerna åt valfritt håll men numera är man innestängd. Man anser att vägen medför en barriäreffekt. Förvisso utgör både väg 111 och bullervallen nya element i den nära omgivningen. Fastigheten ligger emel-

lertid mitt i ett betes- och jordbrukslandskap, vilket i sig medför vissa begränsningar vad gäller tillgängligheten och möjligheten att fritt kunna ströva över markerna. Fastigheten ligger endast 300 – 400 meter från tätorten Viken. Trafikverket vill påstå att vägens placering öster om fastigheten medför att vägen i vart fall inte utgör en barriäreffekt mot tätorten. Trafikverket anser inte att vägens och bullervallens placering medför någon sådan barriäreffekt som kan uppfattas som negativt för fastigheten. Enbart ett påstående om detta kan inte rimligtvis ligga till grund för ett skadeståndsansvar.

#### *Utsikten*

Enligt P och B P har bullervallen och vägen försämrat utsikten på ett dramatiskt sätt. Avståndet mellan fastigheten och vägbanan är ca 60 meter och avståndet mellan vägbanan och fasaden är ca 90 meter. Mellan tomtgräns och bullervall är det ca 35 meter. Av den värdering som motparten åberopar framgår det att mot väster och sydväst är utsiktsmiljön oförändrad. Utmed den sträcka där bullervallen är placerad är det inte möjligt att från tomten se vägen. Bullervallen skymmer således vägen utmed 450 meter. Resterande delsträcka av vägen, norr och söder, borde rimligtvis inte försämma utsikten från fastigheten på ett så dramatiskt sätt som fastighetsägarna anför. Bullervallen förlängdes dessutom efter önskemål från fastighetsägaren. Förfulning av landskapsbilden eller av utsikten i övrigt utgör en s.k. estetisk störning som i en högre grad måste tålas. Enbart ett påstående om att man anser att utsikten har försämrats på ett dramatiskt sätt till följd av vägen och bullervallen och att detta i sin tur skulle bidra till att påverka marknadsvärdet negativt kan inte ligga till grund för ett skadeståndsansvar. Sammanfattningsvis anser Trafikverket att de ovan nämnda störningarna är så pass vanliga eller obetydliga att de skäligen bör tålas med hänsyn till dess allmänvanlighet.

#### *Ersättning för miljöskada*

Trafikverket menar inte att P och B P inte alls har drabbats av störningar som uppkommit i och med den nya vägsträckningen. Trafikverket menar emellertid att dessa störningar är obetydliga och/eller så pass vanliga att de enbart torde ha en marginell inverkan på fastighetens marknadsvärde. Skulle mark- och

miljödomstolen emellertid finna att störningarna är av sådan omfattning att väsentlighetsvillkoret uppfylls anser Trafikverket att förändringarna i vart fall inte är större än att de nytillkomna störningarna måste anses vara, om inte ortsvanliga, så i vart fall allmänvanliga.

Sammanfattningsvis anser Trafikverket att de störningar som P och B P åberopar är allmänvanliga och därmed – normalt sett – får tålas utan ersättning. Toleransnivån för vissa typer av immissioner t.ex. buller och estetisk inverkan ligger normalt sett högre än för andra. Trafikverket anser således att om någon marknadsvärdesförändring över huvud taget uppkommit på den berörda fastigheten så överstiger den i vart fall inte toleransnivån. Trafikverket hemställer därför att mark- och miljödomstolen beslutar att lämna motpartens yrkanden utan bifall. Någon ersättning för miljöskada skall inte utgå till P och B P.

P och B P har i bemötande anfört i huvudsak följande.

Det må vara korrekt att det under lång tid funnit oprecisa planer på att bygga en förbifart runt samhället Viken. Makarna P vidhåller dock att det tidigare inte fanns några indikationer på att deras fastighet skulle beröras av någon vägbyggnation. Tvärtom var frågan uppe i samband med att de beviljades bygglov av byggnadsnämnden i Höganäs kommun i slutet av 1991. Det konstaterades då att deras tillänkta tomtplats (alternativ 2) inte berördes av ”vägreservat och motsvarande”. I Stadsbyggnadskontorets yttrande i samband med deras bygglovsansökan konstaterades också att det fanns restriktivitet mot ökad bebyggelse i området. P:s byggde sitt hus utifrån förutsättningen att området skulle förbli ostört. Någon risk för ytterligare avstyckningar från stamfastigheten fanns inte eftersom familjen hade kontroll över jordbruksfastigheten Y. Det kan tilläggas att det som benämns alternativ 1 i handlingarna från Stadsbyggnadskontoret var en tomtplats belägen längst söderut på fastigheten Y. Avståndet mellan alternativ 1 och 2 var ca 450 meter. Det bör noteras att någon konkret planering för en vägbyggnation inte påbörjades förrän i slutet av 1990-talet. Det faktum att förbifarten i annan skepnad funnits med i översiktsplan kan överhuvudtaget inte ha någon betydelse i nu aktuellt mål. Vad gäller bullersituationen hänvisar makarna P till Tri-

vectors utredning. Bullret ligger i vart fall i anslutning till riktvärdet 55 dB(A). Trafikverket utgår i sina beräkningar från en hastighet på 100 km/h, vilket motsvarar skyltad hastighet, och trafikmängd på 8 000 fordon/dygn. Enligt uppgift har mätningar på väg 111 vid Höganäs visat att 90 procent av fordonen färdas i en högre hastigheter än den skyltade. Det är således inte relevant att utgå från skyltad hastighet. Dessutom ifrågasätts den uppskattade trafikmängden. På väg 111 strax norr om Höganäs skall trafikmängden enligt mätningar utförda 2009 vara ca 9000 fordon/dygn. Det kan då inte vara sannolikt att det passerar färre fordon runt Viken på vägens mest trafikerade ställe mitt emellan Helsingborg och Höganäs. Samtidigt finns det stora säsongsvariationer på vägen med en kraftigt ökad trafik under sommaren, d.v.s. under den tid då en fastighetsägare som mest vill vistas utomhus på tomten och ta igen sig på en avkopplande uteplats. Samtidigt är bullret bara en parameter som i det här fallet påverkar fastighetens marknadsvärde. Övriga störningar i form av vibrationer och avgaser samt framförallt den visuella störningen skall tillmätas stor betydelse. Därtill vidhålls att det finns en kraftig barriäreffekt.

Vad gäller den värdering som D N från NaiSvefa utfört på uppdrag av Trafikverket kan konstateras att D N inte har besiktigt byggnaderna inomhus och att hans värdering endast bygger på en okulär besiktning från avlägsen plats. M G har gjort en betydligt mer grundlig genomgång av fastigheten inkluderande invändig besiktning. Han har i sitt utlåtande motiverat sin slutsats vad gäller marknadsvärdet väl och hans värdering vidhålls således. Vad gäller fastighetens värde i skadat skick anser D N att det inte finns någon skada. M G har på P:s uppdrag kompletterat sitt värdeutlåtande. M G hänvisar i utlåtandet till en utredning han gjort avseende miljöskadade fastigheter längs med väg E6 mellan Kungälv och Uddevalla. Enligt M G påvisar den undersökningen en skada motsvarande 35 – 40 procent av marknadsvärdet.

Målet avser miljöskada och P:s har av praktiska skäl tillämpat en värdetidpunkt som sammanfaller med M G:s skadeutredning och tidpunkt för framställt krav. Värdetidpunkt kan i ett ärende med pågående skada annars vara dagen för dom. Enligt M G skulle en framflyttning av värdetidpunkten

till idag inte utfalla till Trafikverkets fördel. Av praktiska skäl vidhålls ändå tidigare angiven värdetidpunkt.

Trafikverket har i yttrande anfört bl.a. följande.

Trafikverket vill understryka att D N:s okulära besiktning skedde från fastighetsgränsen och således inte från en avlägsen plats. Någon invändig besiktning har förvisso inte utförts av D N, dock bygger värderingen på en hel rad andra grunder, exempelvis ortsprisanalys, rättsfall, LMV-rapporter m.m.

I den komplettering till M G:s värdering som motparten nu åberopar hänvisas till en utredning som denne utfört avseende miljöskadade fastigheter längs väg E6 mellan Kungälv och Uddevalla. Enligt M G påvisar undersökningen en skada motsvarande 35- 40 % av marknadsvärdet. Trafikverket anser emellertid inte att den av M G genomförda undersökningen tillför något av vikt eftersom det inte finns några indikationer på hur bullerstörda fastigheterna är eller någon värdering av utsiktsstörning och/eller barriäreffekter. I urvalet av fastigheter är det dessutom bara två fastigheter som endast är störda av vägen. Det bör därtill hållas för troligt att väg E6 utgör en betydligt större störningskälla än väg 111 förbi fastigheten X. Trafikverket anser således att det finns en rad osäkerheter i K/T jämförelsen, exempelvis felaktig taxering, nya förändringar i området som påverkar värdet på fastigheterna eller värdeförändringar sen senaste taxeringen, vilka gör att värdet inte avspeglas på rätt sätt. Mot denna bakgrund anser Trafikverket att den av M G genomförda utredningen inte skall tillmätas någon vikt vid domstolens bedömning av marknadsvärdet på fastigheten X.

Makarna P:s ombud har i sitt yttrande anfört att det av praktiska skäl är lämpligt att värdetidpunkten fastställs till den tidpunkt som sammanfaller med M G:s utredning. Värdetidpunkten brukar normalt fastställas till dagen för meddelad dom. Trafikverket ser ingen anledning till varför dagen för dom inte skall fastställas som värdetidpunkt. Trafikverket kan inte se att det skulle medföra något negativt för verket att värdetidpunkten flyttas fram, vilket påstås av motparten. Trafikverket anser det emellertid upp till domstolen att avgöra värdetidpunkten.

**BEVISNING**

P och B P har som skriftlig bevisning åberopat bullerutredning från Trivecor Traffic AB (rapport nr 2009:32) angående bullerstörning, ersättningsutredningar utförda av M G angående skadans omfattning, samt handlingar från bygglovsprövning i Höganäs kommun 1991 angående framtida vägbyggnation.

Trafikverket har som skriftlig bevisning åberopat Trafikverkets beräkning av vägtrafikbuller, daterad 2010-04-14, utdrag ur miljökonsekvensbeskrivningen till arbetsplan för väg 111 Förbifart Viken, obj nr 2121, daterad 2003-05-15, karta som visar alternativa sträckningar av väg 111, karta som visar vägens och bullervallens placering i förhållande till fastigheten X, samt värdeutlåtande av D N , NaiSvefa, daterad 2011-09-12.

På kärandenas begäran har hållits förhör under sanningsförsäkran med B P samt vittnesförhör med sakkunniga vittnet M G.

På svarandens begäran har hållits vittnesförhör med sakkunniga vittnet D N.

Vid förhören har i huvudsak följande framkommit.

**B P**

Hon och hennes bror är sjunde generationen lantbrukare i Stubbarp och driver lantbruksfastigheten som ett aktieföretag. Hon och hennes man, P, såg möjligheten att låta sina barn växa upp på landet och såg till att så kunde ske i samarbete med hennes föräldrar, som äger stamfastigheten. Efter samtal med byggnadsnämnden inkom de med två förslag till placering av bostadshuset. Antingen nära Viken eller den placering som bostaden har idag. Byggnadsnämnden såg fördelar med att lantbruksverksamheten fortsatte och beviljade därför bygglov. Vid tillfället var planen att vägen skulle gå över en riksbeaktad grannes marker och kommunen ville inte heller att vägen skulle gå för långt ut från samhället eftersom den då inte skulle användas. De tyckte därför att de skulle komma att befinna sig på långt avstånd från



vägen. De tyckte att de hade en bra dialog med Vägverket under processen och trodde att det skulle bli så bra som möjligt. När det var klart så blev det inte som de tyckte att de blivit lovade. Hon kan inte förstå att Trafikverket inte anser att det har blivit en barriäreffekt med tanke på att de före bullervallens tillkomst kunde se landsbygd och sina grannar. Tidigare kunde de röra sig över markerna. De kunde tidigare låta hundarna springa och tränas på grannarnas marker, för vilket de hade grannarnas tillstånd. Det går inte heller längre att låta barn röra sig fritt över markerna. Det bullrar, dammar och det förekommer vibrationer. När lastbilar kör förbi skallrar glaset i vitrinskåpet. I synnerhet på hösten vid våt vägbanan har de olägenheter av vibrationer. De kan numera endast använda uteplatsen i västerläge. Uteplatsen i söderläge, liksom den invid östra komplementbyggnaden, använder de i praktiken aldrig eftersom det är för mycket buller och ljusreflexer. Trots vinkeln på vägen kunde de inte använda rummet i österläge på andra våningen, på grund av ljusreflexerna. Av samma anledning kunde de inte heller använda rummet till TV-rum. Även i sovrummet på nedervåningen är det ljusreflexer. En månad efter att vägen var invigd fick de ta äldsta dottern till läkare eftersom hon inte hade sovit på en månad. Hon fick därefter sova med hörselproppar och byta rum. Med ökad trafikmängd och ökad hastighet har problemen blivit värre. De sover inte som de gjorde förut och kan inte längre öppna fönstren. De har flyttat runt inne i huset. Det är ett eller två rum på övervåningen som är väldigt svåra att använda. Bullervallen skärmar inte helt av vägen utan man ser överdelen av lastbilarna. Många av de tyngre lastbilarna har avgasröret däruppe. Hon kan inte förstå varför de inte gjorde bullervallen någon meter högre. Kommunen har apparatur för att mäta buller men de får inte bo kvar i huset vid mätningen. Det blir för kostsamt för dem så därför har det varit bullerberäkningar som gällt. Trafikverket har också bara använt sig av beräkningar. Hon tycker man kan räkna med att antalet fordon har ökat sedan 2010 och det går inte att förutsätta att hastighetsbegränsningen följs. De har efter sommaren 2008 inte gjort något särskilt med trädgården i söderläge. De hade tidigare ett trädgårdsintresse men tycker efter vägens tillkomst att det inte är roligt att vistas där. De ser bilarna hela tiden, upplever ljudet som störande och på sommarkvällarna störs de av ljusreflexerna. 1995 byggde de den östra komplementbyggnaden i syfte att ha kontor där. Sedermera gjordes den om till uthyrningslägenhet. Denna har blivit svår

att hyra ut efter vägens tillkomst och numera bor äldsta dottern där. Den andra komplementbyggnaden fanns redan när de byggde sitt hus och fungerar som verksamhetslokal för uthyrning. Just nu hyr ett företag lokalen och använder den som verkstadslokal. Huset på fastigheten Z ligger på infartsvägen till deras fastighet. Det består av ett bostadshus och en lägenhet vid sidan om. Huset fick i princip totalrenoveras av de nya köparna. De fick inte vara med och utforma bullervallen utan fick endast bestämma över dekoreringsen. De fick erbjudande om att få ett fyra meter högt plank runt fastigheten men det var de inte intresserade av. Hon vet inte varför de fick ett sådant erbjudande. Såvitt de känner till så bullerdämpar man vid bullerkällan. De hade redan så bra fönster som man kunde få och de hade inte möjlighet att få luftkonditionering installerad eftersom hon har en muskelåkomma och inte kan vistas i sådana miljöer. Hon kan inte erinra sig något erbjudande om uteplats.

#### M G

Under förhöret redogör M G översiktligt för innehållet i sina två värderingsutlåtanden. Därtill uppger han bl.a. följande. Utifrån sin erfarenhet har han svårt att se att marknaden bara skulle räkna ner ett sådant här objekt med några få procent. Som han ser det är det inte en marginell förändring utan en stor förändring som leder till att vissa köpare aldrig intresserar sig för fastigheten. Marknaden har från och med oktober 2010 och fram till idag totalt sett stigit. Om man skulle sätta fram värdetidpunkten till idag så skulle det inte vara till Trafikverkets fördel. Han har vid värderingen endast jämfört med fastigheter i tätorten Viken. Han anser att fastigheten ligger så pass nära samhället att priset borde vara detsamma, eftersom vissa potentiella köpare hellre bor i landsbygdsmiljö. Ytterligare några kilometer utanför Viken faller priserna. I de mål om buller och trafikimmission han använt sig av har han tittat på slutsatserna och läst sig till varför man dragit de slutsatser man gjort. Han har gjort sin bedömning utifrån dessa slutsatser och den egna ortsprisutredning han gjort av korridoren mellan Kungälv och Uddevalla. Han har inte jämfört de specifika störningarna i varje rättsfall han har tittat på. Han tycker inte att det är nödvändigt mot bakgrund av att hovrätten uttalat att det är den samlade bilden av olika störningar som är av intresse. Han har svårt att förstå hur man skulle kunna

nivålägga olika störningar. Han vet inte var han skulle hämta informationen om hur stor varje enskild störning är. Det är hans subjektiva bedömning att förhållandena är jämförbara med nu aktuellt mål. Han bedömer att det är en väsentligt mycket högre trafikintensitet på E6:an inklusive västkustbanan. Han tror estetiken har störst betydelse för en potentiell köpare; att det första man ser är en stor väg. I nästa steg är det bullerupplevelsen. Upplevelsen av insyn är också negativt. Risken för barn och husdjur liksom avskärmningseffekten kan ha betydelse för vissa potentiella köpare men inte för andra. I samtliga jämförelsemål är det fråga om fastigheter i tidigare ostörda lägen.

#### D N

Under förhöret redogör D N översiktligt för innehållet i sitt värderingsutlåtande. Därtill uppger han bl.a. följande. Han anser att det finns en hel del byggnation i närheten. Detta beaktas i värderingen genom att man kan förvänta sig en förändring av närmiljön när man ligger så pass nära tätort. Priset påverkas av läget vid köp av hus. Det kan finnas olika skäl till att man väljer att bosätta sig på landet och han vill inte försöka rangordna dessa. Det kan vara förfulande att man ser vägen från fastigheten, så en bullervall är positivt eftersom den skymmer vägen. I jämförelse med ett ostört läge är en bullervall något negativt, men inte i sådan omfattning att det skulle gå att påvisa någon marknadsvärdesminskning. Han har inte varit inne och tittat i byggnaderna på fastigheten. Han utgår vid sin värdering från det som är taxerat och beaktade inte att det fanns en uthyrningslägenhet. Den andra komplementbyggnaden är beaktad såtillvida att sådana är vanliga på lantliga fastigheter. En uthyrningslägenhet bör medföra en ökning av värdet med den ökade arean multiplicerat med kvadratmetervärdet. Ökningen är dock inte helt linjär. Den grannfastighet som omnämns på sidan 8 i hans värdering är inte kontrollerad på annat sätt än utifrån standardpoängen. Han tror, även fast läget är lite sämre idag, att det inte är så stor skillnad mellan antalet intressenter idag till den värderade fastigheten jämfört med hur det var innan vägen byggdes.

**DOMSKÄL**

Frågan i målet gäller om den nya väg 111 förbifart Viken och trafiken på denna väg orsakar sådan skada för kärandena, P och B P, att de med stöd av 32 kap. miljöbalken har rätt till skadestånd av Trafikverket. Den av kärandena påstådda skadan är ren förmögenhetsskada i form av minskat marknadsvärde för kärandenas fastighet X i Höganäs kommun.

För att en ren förmögenhetsskada skall anses föreligga krävs inte att en faktisk kostnad har uppkommit för den som begär ersättning. Det är tillräckligt att dennes förmögenhetsställning på något sätt har försämrats till följd av den störande verksamheten.

Enligt 32 kap. 1 § första stycket miljöbalken ersätts en ren förmögenhetsskada, som inte har orsakats genom brott, endast om skadan är av någon betydelse (det s.k. väsentlighetsvillkoret).

En 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 de sist nämnda kriterierna brukar Orts- respektive allmänvanlighet användas som benämning.

Enligt 3 § första stycket samma kapitel skall skadestånd betalas för skador genom bl.a. buller, skakning eller ”annan liknande störning”. Till sistnämnda kategori brukar hänföras bl.a. starkt ljussken samt estetiska störningar som t.ex. försämrad utsikt. Enligt tredje stycket samma paragraf skall en skada anses ha orsakats genom en störning som avses i första stycket, om det med hänsyn till störningens och skadeverkningsart, andra möjliga skadeorsaker samt omständigheterna i övrigt föreligger övervägande sannolikhet för ett sådant orsaksamband.

De störningar som enligt kärandena orsakat minskat marknadsvärde på deras fastighet X är buller, försämrad utsikt, svårare att komma till omkringlig-

gande marker (vägens barriäreffekt), immissioner från vägen i form av luftföroreningar och damm, vibrationer, ökad insyn från vägen, ökad oro för att barn och husdjur ska ta sig ut på vägen. Störningarna har vidare lett till sämre möjligheter att nyttja befintlig uteplats och även tomten i övrigt.

### **Mark- och miljödomstolens bedömning**

#### *Buller*

När det gäller bullerstörningarna uppkommer frågan om hur sådan störning ska bedömas. I rättspraxis, bl.a. i HD:s avgörande i Värmdöledsmålet (NJA 1977 s 424) och i Dalaröområdet (NJA 1999:53 s 385) har uttalats att man, för att över huvud taget finna en rimlig gräns för ersättningsskyldighet vid trafikimmissioner, torde vara hänvisad till att hämta viss ledning av de normer som gäller för måttet av trafikstörningar som anses acceptabla från samhällets synpunkt. Sådana normer är dock inte i alla lägen utslagsgivande för vad som bör tålas utan ersättning, utan måste kunna frångås i både den ena och andra riktningen.

Enligt regeringens s.k. infrastrukturproposition (prop. 1996/97:53) bör följande riktvärde för trafikbuller normalt inte överskridas vid nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av trafikleder: 55 dB(A) ekvivalentnivå utomhus vid fasad (frifältsvärde) och vid uteplats. Som maximalnivå vid uteplats har som riktvärde angivits 70 dB(A). Inomhusvärdena är 30 dB(A) ekvivalentvärde och 45 dB(A) som maximalvärde.

I samband med anläggandet av den nya förbifarten förbi Viken har bullerdämpande åtgärder i form av en två meter hög och ca 450 meter lång bullervall uppförts för att skydda fastigheten X.

I målet har åberopats bullerberäkningar utförda dels av Trivector Traffic AB på kärändenas uppdrag, dels av Trafikverket. I båda fallen har utgångspunkten varit de i infrastrukturpropositionen angivna riktvärdena för buller.

Enligt den av Trafikverket utförda och åberopade bullerberäkningen, daterad 2010-04-14, uppgår den ekvivalenta ljudnivån (frifältsvärde) vid fasad på 2:a våningens gavel, den punkt som bedömts som mest utsatt, till 48 dB(A). Den maximala ljudnivån (frifältsvärde) uppgår enligt samma beräkningar till 52 dB(A). Inomhusnivåerna är 20 dB(A) ekvivalentnivå respektive 25 dB(A) maximalni, beräknat på en fönsterdämpning av 25 dB(A).

Enligt den av Trivector Traffic AB utförda bullerberäkningen överskrider det angivna riktvärdet 55 dB(A). Efter att Trafikverket pekat på felaktigheter i beräkningarna har kärandena uppgett att bullernivåerna i vart fall ligger i ”anslutning till riktvärdet 55 dB(A)”

Enligt mark- och miljödomstolen är det i målet inte visat att kärändenas fastighet utsätts för bullernivåer som överskrider de i infrastrukturpropositionen angivna riktvärdena.

#### *Vibrationer*

Kärandena har gjort gällande att trafiken på väg 111 orsakar vibrationer. B P uppgav i förhöret med henne att när lastbilar kör på vägen så klirrar det i glaset i vitrinskåpet. Trafikverket har, med hänvisning till den bedömning vad gäller vibrationer som gjorts i miljökonsekvensbeskrivningen till arbetsplanen för det aktuella vägprojektet, och med de erfarenheter som Trafikverket besitter vad gäller geologiska förhållanden bestridit påståendet från kärändena att det skulle förekomma vibrationer som kan upplevas som störande på kärändenas fastighet.

Kärandena har inte, utöver förhöret med B P, redovisat någon bevisning till styrkande av sitt påstående om störande vibrationer från trafiken på väg 111. Mark- och miljödomstolen finner därför att det inte är styrkt att vibrationer från den aktuella vägen förekommer på kärändenas fastighet.

*Insyn*

Kärandena har vidare gjort gällande att den nya vägen innebär olägenheter för dem i form av insyn. Vid mark- och miljödomstolens syn på fastigheten i samband med huvudförhandlingen i målet kunde domstolen konstatera att förhållandena på platsen är sådana att de som färdas på vägen knappast kan urskilja vad som förekommer på makarna P:s tomt. Den nya vägens lokalisering innebär därför enligt mark- och miljödomstolen inte någon insyn på kärändenas fastighet som kan påverka fastighetens marknadsvärde.

*Vägens barriäreffekt*

Kärandena har gjort gällande att de tidigare på ett enkelt sätt kunde ta sig till angränsande marker öster om sin egen fastighet och promenera och rida på de vägar och stigar som finns där. Efter att den nya vägen byggts utgör den en barriär till dessa marker, vilket enligt kärändena innebär att de inte längre på samma sätt har möjlighet att nå dessa områden.

Enligt Trafikverket uppkommer barriäreffekter främst om vägen försvårar för fastighetsägaren att nå viktiga mål i närheten av fastigheten. Eftersom både samhället Viken och havet ligger på samma sida av vägen som fastigheten X utgör vägen enligt Trafikverket inte någon barriär mot tätorten.

Mark- och miljödomstolen konstaterar att markerna öster om fastigheten X tidigare utgjorts av ett obrutet öppet jordbrukslandskap, där dock möjligheterna att fritt kunna röra sig har varit begränsade till de vägar och stigar som finns i området. Att möjligheterna att nå dessa vägar och stigar ytterligare har begränsats genom framdragningen av den nya vägen är enligt domstolens helt klart. Vid domstolens syn på platsen konstaterades dock att möjlighet fortfarande finns att via en s.k. koport under väg 111 nå området öster om vägen. Det innebär att möjlighet fortfarande finns, om än något mer begränsad än tidigare, att utan längre omväg från kärändenas fastighet komma till området som ligger på andra sidan om vägen.

*Utsikten*

Kärandena har gjort gällande att den förändrade landskapsbilden och den visuella störning som kommer därav skall tillmätas stor betydelse. Trafikverket har å sin sida framhållit att fastigheten inte hade ett så ostört läge innan tillkomsten av väg 111, eftersom det på fastigheter i närheten av X bedrivs, förutom lantbruk och växtodling, även omfattande djuruppfödning samt industriverksamhet.

Mark- och miljödomstolen konstaterar att den nya vägen har inneburit en klar förändring av utblickarna främst mot öster från kärandenas fastighet. Där vägen nu går hade man tidigare lång utblick över det öppna jordbrukslandskapet. Åt söder och även delvis åt norr kvarstår dock dessa utblickar även efter det att vägen byggts. Inte heller det estetiska intrycket av själva bullervallen är särskilt negativt genom dess utformning och den beklädnad som den givits.

*Luftföroreningar (avgaser, damm m.m.) från vägtrafiken*

Kärandena har uppgett att de känner immissioner från den nya vägen i form av avgaser och damm. Enligt Trafikverket har det i miljökonsekvensbeskrivningen till arbetsplanen för väg 111 Förbifart Viken gjorts bedömningen att den nya förbifarten inte förväntas medföra sådana föroreningsnivåer som ens ligger i närheten av gällande riktvärden. Trafikverket bestrider därför kärandenas påståenden om förekomsten av immissioner i form av luftföroreningar och damm från vägen.

Mark och miljödomstolen konstaterar att kärandena inte åberopat någon bevisning till styrkande av förekomsten av de påstådda luftföroreningarna m.m. från den aktuella vägen. Enligt domstolen är det inte visat att det förekommer några immissioner på kärandenas fastighet i form av luftföroreningar och damm från den aktuella vägen.



*Ljusreflexer*

Kärandena har vidare gjort gällande att trafiken på vägen innebär störning i form av strålkastarljus från trafiken som lyser direkt in i fönstren på andra våningen i deras bostadshus. Någon bevisning som styrker påstående har inte redovisats i målet.

Mark- och miljödomstolen har vid synen på platsen konstaterat att vägens dragning och läge i förhållande till bostadshusets fönster gör det i det närmaste omöjligt att det kan förekomma direkt strålkastarljus in mot husets fönster. Det kan möjligen förekomma enstaka kortvariga tillfällen med ljusreflexer som träffar bostadshuset.

*Oro för att barn och husdjur ska ta sig ut på vägen*

Kärandena har vidare gjort gällande att närheten till den hårt trafikerade vägen innebär att de inte vågar släppa sina hundar lösa på samma sätt som tidigare. Närheten till vägen innebär vidare en ökad rädsla och oro för att barn som leker på fastigheten ska ta sig ut på vägen.

Mark- och miljödomstolen har förståelse för den oro som makarna P redovisat, men enligt domstolens bedömning ligger vägen på ett sådant avstånd från tomtten att det inte på något sätt påverkar fastighetens marknadsvärde.

*Är skadan av någon betydelse?*

Att kärandena drabbats av störningar i och med den nya sträckningen av väg 111 förbi Viken har inte ifrågasatts av Trafikverket. Enligt Trafikverket är dock störningarna från vägen obetydliga och/eller så pass vanliga att de enbart torde ha en marginell inverkan på fastighetens marknadsvärde.

De störningar som den nya vägen 111 förbi Viken innebär är enligt mark- och miljödomstolen sammantaget inte så ringa att de är utan betydelse. Väsentlighetsvillkoret är därmed uppfyllt.

*Är störningarna orts- eller allmänvanliga?*

Den i målet aktuella vägen är en ny förbifartsled i helt ny sträckning förbi Viken. Trafiken gick tidigare genom Vikens samhälle, med begränsad hastighet. Den nya förbifarten med en tillåten högsta hastighet om 100 km/h har dragits genom ett område som tidigare utgjordes av öppen jordbruksmark. Mot bakgrund härav anser mark- och miljödomstolen att de störningar som uppkommit för omgivningen med anledning av den nya vägen inte kan anses som ortsvanliga.

Nästa fråga är om störningarna som orsakat den påstådda skadan i form av minskat marknadsvärde är sådana som skäligen bör tålas med hänsyn till störningarnas allmänna förekomst under jämförliga förhållanden.

Trafikverket har gjort gällande att störningarna måste betraktas som allmänvanliga. Vad domstolen ska bedöma är inte om störningskällan, i det här fallet biltrafiken på en förbifartsled som den aktuella är vanligt förekommande eller ej utan om de av kärandena åberopade störningarna är det. Vad domstolen skall bedöma är därför om den samlade störningen i form av buller, försämrad utsikt, vägens barriäreffekt m.m. som kärandenas fastighet utsätts för på grund av lokaliseringen av väg 111 förbifart Viken och trafiken på denna väg går utöver vad som kan anses vanligt förekommande under jämförbara förhållanden.

I Naturvårdsverkets rapport S-13570, Nationella miljöövervakningen år 2000, anges sammanfattningsvis att det finns ca 1,46 milj. människor i Sverige som utsätts för buller från vägtrafik över 55 dB(A) som dygnsekvivalentnivå utomhus. Som angivits ovan har det i målet inte styrkts att kärandenas fastighet utsätts för buller utomhus utöver det angivna riktvärdet 55 dB(A). Mot bakgrund härav anser mark- och miljödomstolen att de bullerstörningar från väg 111 som kärandenas fastighet utsätts för får betraktas som allmänvanliga. Det är dock därmed inte sagt att fastighetsägarna är skyldiga att tåla störningarna utan ersättning, eftersom även övriga av kärandena påtalade störningar måste vägas in. Enligt domstolen kan dock inte heller den samlade störningen då alla påtalade faktorer vägs in betraktas som annat än allmänvanliga. Mark- och miljödomstolen finner därför vid en samlad bedömning

att de störningar från väg 111 som kärandenas fastighet utsätts för inte är större än att de skäligen bör tålas med hänsyn till dess allmänna förekomst under jämförliga förhållanden. Vad Högsta Domstolen anfört i det av kärandena åberopade s.k. Dalarö-målet (NJA 1999 s. 385) föranleder inte mark- och miljödomstolen att göra någon annan bedömning. Kärandenas skadeståndstalan ska därför ogillas.

Vid denna utgång i målet ska kärandena betala Trafikverkets kostnader i målet. Om det yrkade belopp råder inte tvist.

**HUR MAN ÖVERKLAGAR**, se bilaga (DV 425)

Överklagande senast den 17 juli 2012.

Bengt Johansson

Christer Svenson

---

I domstolens avgörande har deltagit rådmannen Bengt Johansson, ordförande, och tekniska rådet Christer Svenson samt de särskilda ledamöterna Pergöran Andersson och Caj Larsson.