



SVEA HOVRÄTT
Mark- och miljööverdomstolen
060105

DOM
2022-02-10
Stockholm

Mål nr
M 13482-20

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Växjö tingsrätts, mark- och miljödomstolen, dom 2020-11-04 i mål M 1160-20, se bilaga A

PARTER

Klagande

Trafikverket
781 89 Borlänge

Motpart

1. Bygg- och miljönämnden i Kävlinge kommun
244 80 Kävlinge

2. R P

3. I R

Ombud för 2 och 3: L R

SAKEN

Klagomål på trafikbullen från väg 1144 på fastigheten X i Kävlinge kommun

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSLUT

Med ändring av mark- och miljödomstolens dom fastställer Mark- och miljööverdomstolen Länsstyrelsen i Skåne läns beslut den 14 februari 2020, dnr 505-37475-2019.

Dok.Id 1777306

Postadress
Box 2290
103 17 Stockholm

Besöksadress
Birger Jarls Torg 16

Telefon
08-561 670 00
08-561 675 50

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

Telefax

Expeditionstid
måndag – fredag
09:00–16:30

YRKANDEN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Trafikverket har yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska fastställa Länsstyrelsen i Skåne läns beslut den 14 februari 2020.

Bygg- och miljönämnden i Kävlinge kommun har medgett Trafikverkets yrkande.

R P och **I R** har motsatt sig Trafikverkets yrkande.

UTVECKLING AV TALAN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Trafikverket har anfört i huvudsak följande:

Mark- och miljödomstolens dom är felaktig i den delen där det anges att en ökning med 3 dBA innebär en fördubbling av den upplevda nivån av buller. För att ett öra ska uppfatta att nivån på ett ljud har förändrats krävs en ökning med 2-3 dBA och för en fördubbling krävs som regel en ökning på minst 10 dBA.

Någon revidering av målsättningen i infrastrukturpropositionen har inte skett. En bedömning av trafikbuller ska därför utgå från de riktvärden som anges där. Åtgärdssteg 1 kan synas avklarad men det finns ändå kvar ett åtgärdsbehov inom denna grupp av bullerutsatta. I infrastrukturpropositionen nämns inte vad en andra etapp ska innehålla. Trafikverket har gått vidare med en andra etapp innebärandes att åtgärda fastigheter med maximala ljudnivåer inomhus över 55 dBA fler än fem gånger nattetid, kl. 22-06. Under år 2021 kommer Trafikverket att införa en bidragsmöjlighet för bostäder där ljudnivåerna ligger 1-5 dB under åtgärdsnivåerna.

Åtgärdsbehovet beträffande bullerutsatta bostadsfastigheter är stort i Sverige. Den aktuella fastigheten har bullernivåer som underskrider åtgärdsnivåerna i såväl Trafikverkets nästa etapp som den kommande bidragskonstruktionen. Trots en ökad ambitionsnivå jämfört med etapp 1 finns det i Skåne län ca 12 500 fastigheter som har en sämre bullersituation än den i målet aktuella och därmed prioriteras före.

Trafikverket kartlägger regelbundet buller från all statlig infrastruktur. Kartläggningen ligger till grund för den strategiska planeringen av åtgärder med syfte att dessa ska bli effektiva och genomföras där behovet är som störst. Under den senaste programperioden 2013-2017 har 12 400 personer längs statliga vägar fått åtgärder mot trafikbuller och 9 400 personer längs statliga järnvägar fått åtgärder mot trafikbuller varav 4 700 respektive 3 000 personer hade mer än 10 dBA över riktvärdet.

I R och **R P** har anfört i huvudsak följande:

Faktiska mätningar bör göras för att de förhållanden som råder vid fastigheten ska kunna bedömas. Det är inte rimligt att någon revidering av målsättningen i infrastrukturpropositionen inte har gjorts med hänsyn till att propositionen snart är 25 år gammal. Det är inte relevant att göra en jämförelse med 12 500 andra fastigheter och att ange att dessa ska prioriteras före. Det är situationen vid den aktuella fastigheten som ska utredas.

Trafiken dånar förbi fastigheten dygnet runt och året om. Deras hälsa har påverkats mycket av bullret, både psykiskt och fysiskt. Bullret medför att de ute i trädgården inte kan samtala eller kommunicera med varandra på ett normalt sätt. Bullret medför att vistelse ute i trädgården inte blir njutbar.

Ljudnivån blir högre vintertid när fordonen har vinterdäck/dubbdäck och när det är vått väglag. Sommartid kommer det ofta långa karavaner med motorcyklar. Fordonen håller sällan hastighetsbegränsningen.

Vid den aktuella fastigheten är vägen beskaffad på så sätt att den befinner sig över två meter i höjd från markplan i huset. Det är dessutom en backe som börjar/slutar i en korsning. Trafikens fart och accelerationer blir extra störande. Sänkt hastighet skulle medföra mindre buller.

De plank som de själva uppfört hjälper föga eftersom dessa är byggda efter gällande regler som anger hur högt ett plank får vara. De har genomfört fönsterbyten från två- till treglasfönster men ljudet tränger ändå in.

Fastigheten är granne till en förskola som har en upphöjd vall längs vissa delar av fastigheten. En stor del av vallen löper parallellt med den trafikerade vägen. Den aktuella fastigheten ligger mellan vallen och vägen. Vallen bidrar möjligtvis till att ljudet från trafiken studsar mot vallen och sedan kommer tillbaka till fastigheten. Trafikbullret påverkar dem mycket negativt, både inom- och utomhus.

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL

Enligt Trafikverkets bullerberäkningar, som närmare har redovisats i den överklagade domen, uppgår ljudnivåerna i den aktuella bostaden *inomhus* till 33 dBA ekvivalentnivå och 47 dBA maximalnivå nattetid samt *utomhus* till 58 dBA ekvivalentnivå och 72 dBA maximalnivå. Det saknas anledning att ifrågasätta detta.

God miljö har i domstolspraxis ansetts motsvaras av de riktvärden för *ny- och ombyggnationer* som framgår av infrastrukturpropositionen (prop. 1996/97:53). Riktvärdena anges där till 55 dBA som ekvivalentnivå utomhus vid fasad, 30 dBA som ekvivalentnivå inomhus och 45 dBA som maximalnivå inomhus nattetid. I Folkhälsomyndighetens allmänna råd om buller inomhus, FoHMFS 2014:13, redovisas generella rekommendationer för tillämpningen av 9 kap. 3 § miljöbalken. Riktvärdena anges där till 30 dBA ekvivalent ljud och 45 dBA maximalt ljud vilket alltså i huvudsak motsvarar de värden som anges i nyss nämnda proposition. Det kan konstateras att de redovisade riktvärdena överskrids i detta fall.

Frågan om och i vilken utsträckning som bullerdämpande åtgärder ska vidtas har prövats av Mark- och miljööverdomstolen vid ett flertal tillfällen (se bl.a. rättsfallen MÖD 2007:16 och MÖD 2008:27 samt dom den 27 mars 2018 i mål nr M 3200-17). I avgörandena redovisas att utgångspunkten vid prövningen är att åtgärderna ska syfta till att begränsa bullernivåerna så att dessa inte är högre än vad som motsvarar god miljö, dvs. de i infrastrukturpropositionen redovisade riktvärdena för ny- och ombyggnationer.

För *befintliga miljöer* som exponeras för vägtrafikbuller, vilket det nu är frågan om, anges att i en första etapp bör åtgärdsprogram syftande till att klara 65 dBA som ekvivalentnivå utomhus genomföras (se a. prop. s. 43 f). Anledningen till detta är att behovet av åtgärder är mycket omfattande och att de mest utsatta bostäderna måste prioriteras. Fast praxis från Mark- och miljööverdomstolen innebär att det endast i särskilda fall kan finnas anledning att överväga bullerdämpande åtgärder vid lägre bullernivåer (se bl.a. MÖD 2000:32).

Frågan är då om nu det finns skäl att ställa krav på Trafikverket att vidta bullerbegränsande åtgärder utifrån den rimlighetsavvägning som ska göras. Av bullerberäkningarna framgår att den ekvivalenta ljudnivån utomhus på fastigheten är klart under 65 dBA. Fastigheten omfattas därför inte av den första etappen i åtgärdsprogrammet i infrastrukturpropositionen. Tillräckliga skäl för att ändå förelägga om bullerdämpande åtgärder har inte framkommit.

Med dessa bedömningar ska mark- och miljödomstolens dom ändras.

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

I avgörandet har deltagit hovrättsråden Henrik Löv, Mikael Hagelroth och Lars Olsson, referent, samt tekniska rådet Kerstin Gustafsson.

Föredragande har varit Daniela Demirtas.



VÄXJÖ TINGSRÄTT
Mark- och miljödomstolen

DOM
2020-11-04
meddelad i
Växjö

Mål nr M 1160-20

PARTER

Klagande

1. R P
2. I R

Motpart

1. Bygg- och miljönämnden i Kävlinge kommun
244 80 Kävlinge
2. Trafikverket
781 89 Borlänge

ÖVERKLAGAT BESLUT

Länsstyrelsen i Skåne läns beslut den 14 februari 2020 i ärende nr 505-37475-2019, se bilaga 1

SAKEN

Klagomål på buller från trafik på väg 1144, fastigheten X i Kävlinge kommun

DOMSLUT

Mark- och miljödomstolen upphäver nämndens beslut av den 4 oktober 2019 (MB 2018-1470-9) och visar målet åter till nämnden för fortsatt handläggning i enlighet med domskälen.

BAKGRUND

Bygg- och miljönämnden i Kävlinge kommun (nämnden) beslutade den 4 oktober 2019 (MB 2018-1470-9) att avsluta tillsynsärendet om klagomål på buller från vägtrafik på fastigheten X i Kävlinge kommun.

R P och I R överklagade nämndens beslut till Länsstyrelsen i Skåne län (länsstyrelsen), som den 14 februari 2020 avslog överklagandet.

R P och I R har nu överklagat länsstyrelsens beslut till mark- och miljödomstolen.

YRKANDEN M.M.

R P och I R yrkar att länsstyrelsens beslut ska upphävas och anför bl.a. följande. Länsstyrelsens beslut bör ändras på så sätt att ärendet återupptas för vidare handläggning. De vill att ytterligare utredning ska göras och åtgärder vidtas. Nya beräkningar av ljudnivån på trafikbullret bör göras. Mätningarna ska göras vid deras fastighet och åtgärder ska vidtas för att minska det störande trafikbullret. Hänsyn ska tas till den enorma påverkan som bullret har på deras hälsa.

De anmälde i november 2018 olägenhet med anledning av bullret från trafiken på väg 1144. I augusti år 2019 besökte nämndens representant fastigheten. Representanten stannade i en halvtimme för att lyssna på trafiken. Enligt nämndens beslut så är det Trafikverket som är ansvarig väghållare. Enligt Trafikverkets yttrande till nämnden har Trafikverket gjort beräkningar avseende ljudnivå utomhus och inomhus för aktuell fastighet och utifrån dessa kommit fram till att ljudnivåerna inte uppgår till de ljudnivåer där det av Trafikverket erbjuds åtgärder.

Nämnden har grundat sitt beslut på Trafikverkets beräkningar, som i sin tur har jämförts med de riktvärden som anges i proposition 1996/97:53. Riktvärdena tillämpas, enligt nämnden, i praxis, men utgör inte rättsligt bindande normer.

De är oerhört störda av trafikbullret. Störningen är inte ringa eller helt tillfällig då trafiken dånar förbi fastigheten dygnet runt och året om. De upplever att deras hälsa påverkas av bullret, både psykiskt och fysiskt i form av inre stress och oro, sömnsvårigheter, trötthet p.g.a. den störda sömnen och nedsatt hörsel med sus i öronen. Trafikbullret gör också att de, när de är ute i sin trädgård, inte kan samtala och kommunicera på ett normalt sätt, varken med varandra eller med gäster. De är båda mycket trädgårdsintresserade, men trafikbullret gör att de många gånger drar sig för att arbeta och göra fint i trädgården.

Ljudnivån är mycket störande året om. Den höjs dock ytterligare vintertid då fordonen har vinterdäck/dubbdäck. Även vid vått väglag blir ljudet högre. Vägen trafikeras också mycket av traktorer, motorcyklar och mopeder. Sommartid kommer ofta långa karavaner med motorcyklar.

Fordonen som kör på väg 1144 håller sällan hastigheten som gäller. Vid kontakt med Polisen, så är beskedet att de inte har resurser att stå vid fastigheten och göra fartkontroller. Vid deras fastighet är vägen beskaffad så att den stiger över två meter i höjd över deras markplan. Vidare är där en backe som börjar/slutar i en korsning. Detta gör att trafikens fart och accelerationer blir extra störande.

Ganska nyligen när ett vägarbete gjordes, var vägen avstängd till en körbana och med trafikljus. Hastigheten var begränsad till 30 km/h. Detta ledde till en avsevärd förbättring. Sänkt hastighet eller farthinder skulle hjälpa mycket. Höga bullerplank skulle också kunna dämpa bullret. De har själva byggt plank utmed vägen, men eftersom vägen ligger så pass mycket högre än deras mark, så hjälper det föga. De har även gjort fönsterbyten, från två- till treglasfönster, men trots detta tränger ljuden från vägen in. De kan inte själva göra mer för att försöka minska trafikbullret.

Av lagkommentaren till 9 kap 3 § MB framgår att det är de faktiska förhållandena vid de fastigheter som utsätts för störningen som ska bedömas. Det står också att

den aktuella bullersituationen då ska ställas mot vilken bullerreducering som är tekniskt möjlig och ekonomiskt rimlig att åstadkomma.

Det framgår inte av nämndens beslut när och hur Trafikverket har gjort sina beräkningar och var dessa har skett. Vid tidigare tillfälle då de har efterfrågat mätresultat har de fått resultat från år 1974, vilka inte kan anses vara relevanta idag. De vet också att Trafikverket har gjort beräkningar som har utgått från t ex avstånd mellan väg och hus, men inte heller dessa kan anses vara tillräckliga. Inte heller miljöinspektörens korta besök är tillräckligt för att få en rättvisande bild av hur trafiken på väg 1144 påverkar dem.

Länsstyrelsen anger i sitt beslut att det, på den aktuella fastigheten, med stöd av Trafikverkets beräkningar, får anses föreligga relativa höga bullernivåer då de överskrider de riktvärden för god miljö som slagits fast i infrastrukturpropositionen och som avser sätta gränser för när olägenhet enligt miljöbalken bedöms föreligga.

Länsstyrelsen anger vidare att någon hastighetsmätning emellertid inte har legat till grund för beräkningsresultatet, utan denna bygger på skyltad hastighet och att detta medför att det kan finnas en viss osäkerhet i hur väl beräkningen i denna del överensstämmer med de verkliga förhållandena på platsen.

Trots detta anger länsstyrelsen att det ändå saknas skäl att komma till en annan slutsats än att de genomförda beräkningarna med ”tillräcklig säkerhet” visar att värdena är godtagbara. Det verkar vara denna slutsats som gör att länsstyrelsen inte tycker det finns skäl att genomföra nya beräkningar, nya mätningar eller att vidta fler åtgärder.

Inte heller av länsstyrelsens avslagsbeslut framgår när och hur Trafikverket har gjort de beräkningar som ligger till grund för både nämndens och länsstyrelsens beslut. När de inte vet vilka beräkningar som avses, så är det svårt för dem att värdera eller säga något alls om dessa beräkningar som verkar vara helt avgörande för ärendets utgång. De menar dock att vilka dessa beräkningar än är, så är det

rimligt att nya beräkningar av ljudnivån på trafikbullret görs. Redan innehållet i länsstyrelsens beslut talar för detta.

Sammanfattningsvis, så vill de att ärendet återupptas, att nya beräkningar av ljudnivån ska göras och att mätningarna ska göras vid deras fastighet. Annars går det inte att göra en korrekt bedömning av de faktiska förhållandena. Det är både tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt att åtgärder vidtas för att minska det störande trafikbullret, t ex i form av farthinder, högre plank, sänkt hastighet eller fartkameror.

Trafikverket anser att överklagandet ska avslås och anför bl.a. följande.

Trafikverket instämmer i länsstyrelsens beslut och dess motivering men med följande tillägg.

Trafikverkets åtgärdsprogram gäller vägar och järnvägar eller bostäder som inte byggts eller byggts om väsentligt sedan 1997. Det totala nationella åtgärdsbehovet identifieras och åtgärder prioriteras därefter utifrån att de värst utsatta ska åtgärdas först. Åtgärder måste utföras på ett sammanhållet sätt för att få effektivitet i arbetet. De ekvivalenta och maximala ljudnivåerna inomhus nattetid, vid fastigheten X, ligger under de åtgärdsnivåer som finns i Trafikverkets åtgärdsprogram för bullerskyddsåtgärder. Åtgärder vidtas enligt gällande kriterier för befintlig miljö vid ekvivalent ljudnivå inomhus vid 40 dB(A) och/eller vid maximal ljudnivå 55 dBA minst 6 gånger per årsmedelnatt, kl. 22.00–06.00. Enligt Trafikverkets bullerutredning har fastigheten Löddeköpinge X 58 dB(A) dygnskvivalent utomhus vid fasad (ca 33 dB(A) inomhus) och 72 dB(A) max (ca 47 dBA inomhus).

Åtgärder vid fastigheten X skulle innebära ett avsteg från de bedömningsgrunder som gäller för Trafikverkets nationella åtgärdsprogram i befintlig miljö. Det finns inte några särskilda skäl som motiverar ett sådant avsteg, varför det skulle innebära att viktiga likabehandlingsprinciper åsidosätts. Bullerskyddsåtgärder på fastigheter som inte ingår i åtgärdsprogrammet ska ställas

mot alla de fastigheter som ingår i det nationella åtgärdsprogrammet och som därmed har bedömts vara värst utsatta.

Trafikverket utgår i bullerberäkningar från den skyltade hastigheten. Hastigheten på aktuell sträcka är 50 km/h. I den senaste trafikmätningen kan man se att medelhastigheten ligger på ca 54 km/h i närheten av fastigheten. För att komma upp i sådana bullernivåer som kan motivera åtgärder (dvs. 65 dB(A) dygnsekvivalent vid fasad) krävs att medelhastigheten ökar till ca 90 km/h. Att så skulle vara fallet är inte tekniskt rimligt och stöds inte av närliggande hastighetsmätning.

Bullermätningar är osäkra att tillämpa när de ska ställas mot riktvärden och åtgärdsnivåer. Trafikverket använder bullerberäkningar enligt en nordisk beräkningsmodell som utgångspunkt för bedömningar om bullerstörningar från trafiken. I Naturvårdsverkets mätmetod för vägtrafikbuller (rapport 3298) anges att mätningar av trafikbuller normalt inte bör utföras om beräkningsmodellen är tillämpbar. Det är bara vid mycket speciella eller komplicerade förhållanden som det i vissa fall kan behövas kompletterande mätningar för att få fram ett tillförlitligt underlag för bedömning av en bullersituation. I detta fall saknas helt sådana speciella eller komplicerade omständigheter.

R P och I R anför även att de kräver fartdämpande åtgärder i form av hastighetskameror, fartgupp eller liknande. Att bygga hastighetsdämpande åtgärder är en trafiksäkerhetsåtgärd som har helt andra bedömningsgrunder och där bl.a. tillgänglighetsaspekten har en stor roll. Trafikverket är dock restriktiva med fysiska hastighetsdämpande åtgärder på de allmänna vägarna, särskilt på det funktionellt prioriterade vägnätet. Fysiska hinder kan generera buller och vibrationer i närliggande fastigheter och är olämpliga om vägen har mycket tung trafik. De allmänna vägarna ska vara framkomliga för all trafik, även för t.ex. jordbruksmaskiner m.m. som kan ha svårt att ta sig fram vid fysiska hinder. Sådana åtgärder kan bli aktuella på platser där många oskyddade trafikanter behöver passera vägen för att ta sig till målpunkter som skolor, affärer och motsvarande. Platsen ska även vara lämplig utifrån trafikmängden och typ av trafik. Vägen

utanför den aktuella fastigheten saknar alla dessa egenskaper. Det är därför inte lämpligt med sådana åtgärder.

Sammantaget anser Trafikverket att länsstyrelsens beslut är korrekt. Fastigheten har en dygnsekvivalent ljudnivå som med marginal understiger 65 dB(A) och några skäl att frånga praxis för s.k. befintliga miljöer finns inte.

Nämnden vidhåller sitt beslut.

DOMSKÄL

Tillämpliga bestämmelser framgår av länsstyrelsens beslut.

Fråga är om det föreligger olägenhet för människors hälsa på fastigheten X på grund av trafikbuller från väg 1144 och om nämnden, i så fall, haft fog för att avsluta ärendet utan åtgärd.

Vilka bullernivåer är det fråga om?

Av den utredning som Trafikverket tagit fram med anledning av klagomålet, framgår att den ekvivalenta ljudnivån utomhus beräknas till L_{eq24} 58 dBA och inomhus till cirka 33 dBA. Den maximala ljudnivån utomhus beräknas till L_{max} 72 dBA och inomhus nattetid till cirka 47 dBA. Det ska noteras att beräkningarna inte grundar sig på faktiska mätningar på fastigheten utan på en beräkningsmodell för vägtrafik som bl.a. tar hänsyn till påverkan av avstånd till vägen, hastighet, trafikmängder, terrängens utformning m.m.

Mark- och miljödomstolen ser inga skäl att ifrågasätta beräkningarna.

Föreligger olägenhet för människors hälsa?

Enligt mark- och miljödomstolen framstår det som uppenbart att olägenhetsbedömningen i första hand ska utgå ifrån 9 kap. 3 § miljöbalken, vilken får anses ha preciserats genom Folkhälsomyndighetens allmänna råd om buller inomhus

(FoHMFS 2014:13), vilka i sin tur utgår från skrivningarna i Infrastrukturpropositionen (prop. 1996/97:53). Propositionen som antogs av riksdagen för över 23 år sedan har legat till grund för både Naturvårdsverkets och Folkhälsomyndighetens allmänna råd. Den har också legat till grund för ett flertal av Mark- och miljööverdomstolens domar avseende buller från väg och järnväg. Se bl.a. MÖD 2000:32 och 2007:16.

Av Folkhälsomyndighetens allmänna råd (tabell 1, FoHMFS 2014:13) framgår att buller inomhus som överskrider 30 dBA_{eq} och 45 dBA_{max} bör anses utgöra en olägenhet för människors hälsa. I Mark- och miljööverdomstolens avgörande i mål M 6855-17 har såväl Naturvårdsverket som Folkhälsomyndigheten gjort samma bedömning, vilken även delades av Mark- och miljööverdomstolen. I domen uttalade MÖD att för bedömning av trafikbuller *utomhus*, ska riktvärdena i Infrastrukturpropositionen (prop. 1996/97:53) tillämpas. För bullernivåer *inomhus* ska däremot Folkhälsomyndighetens allmänna råd om buller inomhus ge vägledning för vad som ska anses som en god miljö, oavsett vilken typ av bullerkälla som det är fråga om.

På den aktuella fastigheten har den ekvivalenta ljudnivån *inomhus* beräknats till 33 dBA och den maximala ljudnivån inomhus nattetid till cirka 47 dBA. Fastighetens beräknade bullervärden inomhus överskrider alltså Folkhälsomyndighetens riktvärden.

På den aktuella fastigheten har den ekvivalenta ljudnivån *utomhus* beräknats till L_{eq24} 58 dBA. Fastighetens beräknade värden överskrider alltså Infrastrukturpropositionens riktvärden för nyproduktion *utomhus* men faller utanför den första etappens åtgärdsprogram för befintliga miljöer.

Mark- och miljödomstolen konstaterar att den beräknade ljudnivån inomhus överskrider Folkhälsomyndighetens riktvärden med 2-3 dBA. I sammanhanget ska det poängteras att en ökning med 3 dB(A)-enheter uppfattas som en fördubbling av

det upplevda ljudet. Till följd härav anser mark- och miljödomstolen att det är klarlagt att det föreligger en olägenhet för människors hälsa.

Frågan är, vid sådant förhållande, om nämnden har haft fog för att avsluta klagomålsärendet utan ytterligare åtgärd.

Finns det skäl att vidta ytterligare åtgärder?

Nämnden grundar sitt beslut på det förhållande att den aktuella fastigheten bedöms utgöra "befintlig miljö" i förhållande till Infrastrukturpropositionen och omfattas av dess etappmål samt Trafikverkets besked att den aktuella fastighetens ljudnivåer inte når upp till de nivåer där verket erbjuder åtgärder.

Av 2 kap. 3 § miljöbalken följer att den som bedriver en verksamhet eller vidtar en åtgärd som bl.a. medför olägenhet för människors hälsa ska iaktta sådana begränsningar och vidta sådana försiktighetsmått som behövs för att förebygga, hindra eller motverka att det uppstår skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön. Kraven enligt ovan får dock enligt 2 kap. 7 § miljöbalken inte anses orimliga att uppfylla. Vidare gäller att vid bedömningen av vad som anses rimligt ska särskild hänsyn tas till nyttan av skyddsåtgärderna jämfört med kostnaderna.

Såvitt kan utläsas av Mark- och miljööverdomstolens praxis har man utgått ifrån skrivningen i Infrastrukturpropositionen sid 43 ff. där det framgår bl.a. följande.

Åtgärdsprogram mot störningar i befintlig bebyggelse av trafikbuller, syftande till att på sikt uppnå riktvärdena inomhus enligt ovan, bör genomföras för statlig trafikinfrastruktur.

I en första etapp bör åtgärdsprogrammen avse minst de fastigheter som exponeras av buller vid följande nivåer och däröver:

65 dB(A) ekvivalentnivå utomhus för vägtrafikbuller,

55 dB(A) maximalnivå inomhus nattetid avseende buller från järnvägstrafik

Enligt mark- och miljödomstolens uppfattning används dessa skrivningar ofta lösryckta ur sitt sammanhang vilket har lett till en i det närmaste bindande praxis som styr tillämpningen av avvägningensregeln i 2 kap. 7 § miljöbalken.

Vidare framgår följande av Infrastrukturpropositionen.

Vid tillämpning av riktvärdena vid åtgärder i trafikinfrastrukturen bör hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. I de fall utomhusnivån inte kan reduceras till nivåer enligt ovan bör inriktningen vara att inomhusvärdena inte överskrids.

Vidare framgår följande, vilket normalt inte refereras.

Den första etappen av åtgärdsprogrammet bör genomföras snarast inom planperioden. Efter första etappen skall arbetet fortsätta med en andra etapp. Berörda trafikverk och, i erforderlig utsträckning, Försvarsmakten, bör snarast analysera ytterligare bulleråtgärder under planperioden i avsikt att påskynda uppfyllandet av riktvärdena.

Av skälen för regeringens förslag framgår dessutom följande.

Regeringen anser således 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.

Regeringen avser att ge respektive trafikverk samt Försvarsmakten i uppdrag att genomföra åtgärdsprogram enligt ovan. Regeringen förutsätter att myndigheterna därvid kommer att samverka i syfte att uppnå en optimal resursanvändning vad gäller bl.a. isoleringsåtgärder i fastigheter som berörs av flera typer av trafikbuller.

De redovisade åtgärdsnivåerna bör betraktas som första etappmål och åtgärdsprogrammen bör genomföras snarast under planperioden. Därefter skall arbetet fortsätta med en andra etapp. Berörda trafikverk, och i erforderlig utsträckning Försvarsmakten, bör därför även ges i uppdrag att analysera ytterligare bulleråtgärder under planperioden i avsikt att påskynda uppfyllandet av de tidigare redovisade riktvärdena.

Vidare kan utläsas att den omtalade planperioden omfattar åren 1998–2007.

Mark- och miljödomstolen konstaterar att Mark- och miljööverdomstolen bl.a. i mål M 6855-17 hänvisar till sina tidigare avgöranden och lyfter fram att den i det målet aktuella fastigheten inte omfattades av etapp 1 vilket även Trafikverket i det målet gjorde gällande. Det har således nu förflutit mer än 23 år sedan propositionen antogs och över 12 år sedan planperioden löpte ut. I varken nu aktuellt mål eller de tidigare mål som varit föremål för Mark- och miljööverdomstolens bedömning, har väghållaren kunnat ange vilka andra objekt som först måste åtgärdas innan de aktuella objekten kan åtgärdas. Inte heller finns det något underlag som visar hur lång tid det tar innan samtliga objekt som ligger över riktvärdet för den första etappen åtgärdats. Det framstår därför för mark- och miljödomstolen som uppenbart dels att vissa av skrivningarna i Infrastrukturpropositionen har tillmätts större betydelse än andra och dels att detta upprepats i sådan omfattning att praxisen och därmed efterföljande vägledning upphöjt propositionens riktvärden till något som inte torde ha varit avsett.

Mark- och miljödomstolen har konstaterat att redan den *beräknade* ljudnivån inomhus på fastigheten X utgör en olägenhet för människors hälsa. Av utredningen i målet framgår även att de klagande upplever att deras hälsa påverkas negativt av bullret, både psykiskt och fysiskt i form av inre stress och oro, sömnsvårigheter, trötthet p.g.a. den störda sömnen och nedsatt hörsel med sus i öronen.

Mark- och miljödomstolen konstaterar att frågan om olägenheter och skäligen skyddsåtgärder ska bedömas i det enskilda fallet. Nämnden har inte gjort någon bedömning av kostnaden för eventuella skyddsåtgärder i förhållande till nyttan. Att underlåta att vidta åtgärder eller att genomföra utredning i ett enskilt fall för att det kan finnas flera andra liknande fall, är inte förenligt med miljöbalkens hänsynsregler.

Nämnden har således inte haft fog för att avsluta ärendet med mindre än att utredning framtagits angående vilka åtgärder som skulle kunna vidtas, samt förväntad effekt av dessa, i syfte att Folkhälsomyndighetens allmänna råd för ljudnivåer inomhus ska kunna innehållas. Först därefter kan kostnaderna för dessa åtgärder bedömas i förhållande till förväntad nytta och därmed en rimlighetsavvägning i enlighet med 2 kap 7 § miljöbalken göras. Nämndens beslut ska därför upphävas och målet visas åter till nämnden för fortsatt handläggning.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga 2 (MMD-02)

Överklagande senast den 25 november 2020.

Karin Fridell

Viktor Forsell

I domstolens avgörande har deltagit rådmannen Karin Fridell, ordförande, och tekniska rådet Viktor Forsell. Föredragande har varit beredningsjuristen Nina Knobloch Blomqvist.