



SVEA HOVRÄTT
Mark- och miljööverdomstolen
060301

DOM
2024-06-18
Stockholm

Mål nr
M 6569-23

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Vänersborgs tingsrätts, mark- och miljödomstolen, dom 2023-05-02 i mål nr M 5405-22, se bilaga A

PARTER

Klagande

Halmstads kommun genom teknik- och fastighetsnämnden
Box 153
301 05 Halmstad

Motpart

1. Miljönämnden i Halmstads kommun
Box 153
301 05 Halmstad

2. H.A.

3. O.H.

SAKEN

Föreläggande att utreda trafikbuller från Nya Tylösandsvägen vid fastigheterna X och Y i Halmstads kommun

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSLUT

Med ändring av mark- och miljödomstolens dom upphäver Mark- och miljööverdomstolen Miljönämnden i Halmstads kommuns beslut den 3 mars 2022, dnr DB M § 2022-295.

Dok.Id 2068407

Postadress
Box 2290
103 17 Stockholm

Besöksadress
Birger Jarls Torg 16

Telefon
08-561 670 00
08-561 675 50

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

Telefax

Expeditionstid
måndag – fredag
08:00–16:30

BAKGRUND

O.H. äger fastigheten X och H.A. äger fastigheten Y i Halmstads kommun. Ärendet om hur vägbuller från Nya Tylösandsvägen påverkar fastigheterna har pågått sedan mars 2017 då klagomål inkom till Miljönämnden i Halmstads kommun. Ärendet har gett upphov till flera beslut från miljönämnden och Länsstyrelsen i Hallands län, samt domar från mark- och miljödomstolen vid Vänersborgs tingsrätt. En utförlig redogörelse för tidigare domar och beslut i ärendet finns i mark- och miljödomstolens dom.

Den 3 mars 2022 beslutade miljönämnden att förelägga Halmstads kommun genom teknik- och fastighetsnämnden att till nämnden ge in en teknisk metodbeskrivning av hur en trafikbullermätning för fastigheterna skulle utföras. Enligt föreläggandet skulle därefter en bullermätning utföras under vissa sommarveckor 2022. Den skulle minst omfatta de maxnivåer, dBA(max), som vägtrafiken på Nya Tylösandsvägen ger upphov till för respektive fastighet.

Halmstads kommun genom teknik- och fritidsnämnden överklagade miljönämndens beslut till länsstyrelsen och yrkade att föreläggandet skulle upphävas. Länsstyrelsen ändrade tiden för fullgörande samt tog bort ordet ”minst” så att lydelsen blev att bullermätningen ska omfatta de maxnivåer, dBA(max), som vägtrafiken på Nya Tylösandsvägen ger upphov till för respektive fastighet.

Halmstads kommun genom teknik- och fritidsnämnden överklagade länsstyrelsens beslut till mark- och miljödomstolen som ändrade beslutet endast avseende tiderna för fullgörande av metodbeskrivning och bullermätning.

YRKANDEN M.M. I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Halmstads kommun genom teknik- och fastighetsnämnden har yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska upphäva Miljönämnden i Halmstads kommuns beslut den 3 mars 2022.

H.A. och Miljönämnden i Halmstads kommun har motsatt sig ändring av mark- och miljödomstolens dom.

O.H. har yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska förena miljönämndens föreläggande med ett vite om minst 500 000 kronor.

Parterna har till utveckling av sin respektive talan anfört i huvudsak detsamma som i underinstanserna.

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL

Frågan om och i vilken utsträckning åtgärder ska vidtas mot buller från vägtrafik har prövats av Mark- och miljööverdomstolen vid ett flertal tillfällen (se t.ex. MÖD 2007:16 och MÖD 2008:27 samt Mark- och miljööverdomstolens dom den 10 februari 2022 i mål nr M 13482-20 och dom den 5 oktober 2022 i mål nr M 14030-21). Av dessa avgöranden framgår att utgångspunkten vid prövningen bör vara att bullernivåerna inte ska vara högre än vad som motsvarar en god miljö.

En god miljö har i praxis ansetts motsvara de riktvärden för ny- och ombyggnationer som framgår av infrastrukturpropositionen (Infrastrukturinriktning för framtida transporter, prop. 1996/97:53). Riktvärdena anges bland annat till 55 dBA som ekvivalentvärde utomhus (vid fasad) och 70 dBA som maxvärde vid uteplats i anslutning till bostad (se a prop. s. 43 f).

När det gäller befintliga miljöer som exponeras för vägtrafikbuller anges i propositionen att åtgärdsprogram i en första etapp ska omfatta de fastigheter där bullernivån utomhus uppgår till 65 dBA eller mer som ekvivalentnivå (se a. prop. s. 43 f). I propositionen anges inget riktvärde för den maximala ljudnivån avseende trafikbuller i sådana miljöer.

Det har inte framkommit annat än att fastigheterna X och Y utgör äldre befintlig miljö. Nybyggnationen av rondellen kan inte anses vara så omfattande att den kan betraktas som en väsentlig ombyggnad. Mark- och

miljööverdomstolen finner därför, liksom underinstanserna, att det är infrastrukturpropositionens åtgärdsnivåer för befintlig miljö som bör följas.

Frågan i målet är om det är påkallat att genomföra ytterligare bullermätningar vid fastigheterna X och Y.

Tre bullerutredningar har legat till grund för de bedömningar som gjorts av underinstanserna. I den första utredningen, från 2017 och ombesörjd av Teknik- och fastighetsförvaltningen i Halmstads kommun (tidigare Teknik- och fritidsförvaltningen i Halmstads kommun), beräknades ljudnivån vid fasad till 57 dBA ekvivalent och till 68 dBA maximalt. I den andra bullerutredningen, daterad 2019-11-12 och utförd av ÅF Infrastructure AB på beställning av teknik- och fastighetsnämnden, användes två olika beräkningsfall. För sommartrafiken beräknades bullret till 59 dBA ekvivalent och 68 dBA maximalt. För vår- och hösttrafiken beräknades bullret till 60 dBA ekvivalent och 69 dBA maximalt. Den tredje bullerutredningen är en mätning utförd av O.H. under en vecka i juli 2018 (2018-07-01 till 2018-07-08) på fastigheternas uteplatser. Enligt denna uppgick ljudnivån till 55–57 dBA ekvivalent och 83–87 dBA maximalt.

Mark- och miljööverdomstolen bedömer att de två beräkningarna av bullernivåer som kommunen har åberopat är utförda på vedertaget sätt och kan läggas till grund för en bedömning av bullernivåerna från vägtrafik vid de aktuella fastigheterna.

Beräkningarna, som i huvudsak är samstämmiga, visar att åtgärdsnivån för ekvivalentbuller i infrastrukturpropositionen inte överskrids samt att de maximala bullernivåerna utomhus håller sig inom maxvärdet för en god miljö. Den av O.H. genomförda mätningen, med de förutsättningar, begränsningar och tillvägagångssätt som redovisas, utgör enligt Mark- och miljööverdomstolen, trots det redovisade höga maxvärdet, inte ett tillräckligt skäl att förelägga Halmstads kommun att utföra mätningar för att ytterligare utreda bullret från vägtrafiken. Inte heller har det framkommit några andra skäl för att göra mätningar av maximal bullernivå. Föreläggandet ska därför upphävas.

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

I avgörandet har deltagit hovrättsråden Malin Wik och Lars Olsson, tekniska rådet Kerstin Gustafsson samt hovrättsrådet Catharina Adlercreutz, referent.

Föredragande har varit Anna Olsson.



VÄNERSBORGS TINGSRÄTT
Mark- och miljödomstolen

DOM
2023-05-02
meddelad i
Vänerns borg

Mål nr M 5405-22

PARTER

Klagande

Teknik- och fritidsnämnden i Halmstads kommun
Box 153
301 05 Halmstad

Motparter

1. H.A.
2. O.H.
3. Miljönämnden i Halmstads kommun

ÖVERKLAGAT BESLUT

Länsstyrelsen i Hallands läns beslut 2022-12-12 i ärende nr 2581-2022, se bilaga 1

SAKEN

föreläggande att utreda trafikbuller från Nya Tylösandsvägen vid fastigheterna X och Y i Halmstads kommun

DOMSLUT

Mark- och miljödomstolen ändrar länsstyrelsens beslut endast på så sätt att

- tiden för inlämnande av metodbeskrivningen enligt punkt 1 i miljönämndens beslut den 3 mars 2022, DB M § 2022-295 ska vara senast två månader efter det att lagakraftäggande avgörande föreligger samt att
- punkt 2 ska formuleras ”*Bullermätning enligt punkt 1 ska utföras någon gång under veckorna 26-30 det år avgörande i frågan vunnit laga kraft alternativt året därpå om laga kraft infaller efter vecka 25*”.

Dok.Id 610170

Postadress
Box 1070
462 28 Vänerns borg

Besöksadress
Hamngatan 6

Telefon
0521-27 02 00

E-post: mmd.vanersborg@dom.se
www.domstol.se/vanersborgs-tingsratt/

Telefax

Expeditionstid
måndag – fredag
08:00–16:00

BAKGRUND

Sedan Miljönämnden, med instämmande av länsstyrelsen, bedömt att det saknats skäl att ingripa med tillsynsåtgärder med anledning av en anmälan från O.H. och G.H. om trafikbullerstörningar vid fastigheten X, uttalade Mark- och miljödomstolen i dom den 11 mars 2019 (mål M 3451-18; domen har vunnit laga kraft) bl.a. följande.

Med hänsyn till att genomförda bullerberäkningar i så hög grad avviker från uppmätta bullernivåer finns emellertid anledning att bifalla överklagandet på så sätt att ärendet återförvisas till nämnden för genomförande av ytterligare utredning beträffande bullernivåerna vid fastigheterna X och Y. Om bullret efter en sådan utredning - där en bullermätning förslagsvis ingår - konstateras hålla sig på en sådan nivå som klagandena uppmänt har nämnden att vidta erforderliga tillsynsåtgärder i syfte att avgöra om det är tek-niskt möjligt att begränsa olägenheter med anledning av bullret till skälig kostnad.

I det återförvisade målet förelade Miljönämnden den 5 augusti 2019 Teknik- och fritidsförvaltningen enligt följande.

1. En teknisk metodbeskrivning av hur en bullermätning för fastigheten X ska utföras ska lämnas till bygg- och miljöförvaltningen sen-ast 2019-09-30. Denna ska innehålla beskrivning av metodik, information om tidsplan och hur resultatet kommer redovisas. I mätningen ska ingå ekvivalent och maximalt ljud. Mätningen ska utföras av konsult med erfarenhet av väg-trafikbuller.
2. Senast 2019-10-30 ha påbörjat en bullermätning av trafikbullret från Nya Tylösandsvägen enligt punkt 1.
3. Rapporten från utförd bullermätning ska senast 1 månad efter avslutad mätning sändas till bygg- och miljöförvaltningen.

Länsstyrelsen i Västra Götalands län beslutade den 18 mars 2021 att upphäva Miljönämndens beslut den 5 augusti 2019. Länsstyrelsen uttalade härvid att det mot bakgrund av trafikbullerberäkning daterad den 12 november 2019 inte är rimligt att kräva ytterligare utredningsåtgärder. Mark- och miljödomstolen avslog den 21 november 2021 (mål M 1497-21) O.H.s överklagande av länsstyrelsens upphävandebeslut. Mark- och miljödomstolen uttalade dock härvid att utredningen alltjämt är otillräcklig och att nämnden bör vidta lämpliga åtgärder för att få fram

sådan utredning, men att länsstyrelsens upphävandebeslut bör kvarstå då föreläggandet riktats mot Teknik- och fritidsförvaltningen inte utgör en juridisk person och därför inte är att anse som verksamhetsutövare i miljöbalkens mening. Föreläggandet borde enligt domstolen istället ha riktats mot Halmstads kommun.

Ovanstående mål har rört O.H.s fastighet X. Motsvarande händelseförlopp föreligger beträffande H.A.s fastighet Y (se Mark- och miljödomstolens mål M 1927-18 och M 1500-21).

I nu aktuellt ärende förelade Miljönämnden i Halmstads kommun den 3 mars 2022, DB M § 2022-295, Halmstads kommun genom Teknik- och fritidsnämnden om följande:

1. En teknisk metodbeskrivning av hur en trafikbullermätning för fastigheterna X och Y ska utföras, ska lämnas till bygg- och miljöförvaltningen senast 2022-04-30. Metodbeskrivningen ska minst innehålla beskrivning av metodik för att ge mest rättvisande resultat, tids-plan och hur resultatet kommer redovisas. Bullermätning ska minst omfatta de maxnivåer (dBA(max)) som vägtrafiken på Nya Tylösandsvägen ger upphov till för respektive fastighet. Mätningen ska vara representativ för den period på året när relevanta maxnivåer kan förväntas vara högst, och utföras av konsult med erfarenhet av trafikbullerutredningar eller motsvarande.
2. Bullermätning enligt punkt 1 ska utföras någon gång under veckorna 26-30 år 2022.
3. Rapporten från utförd bullermätning ska senast en kalendermånad efter avslutad mätning sändas till bygg- och miljöförvaltningen. Rapporten ska innehålla teknik- och fritidsnämndens bedömning av resultatet, minst utifrån gällande bullerriktvärden i Naturvårdsverkets riktvärden för buller från väg- och spårtrafik vid befintliga bostäder från oktober 2016.

Halmstads kommun, genom Teknik- och fritidsnämnden, överklagade Miljönämndens beslut till Länsstyrelsen i Hallands län, som i beslut den 12 december 2022 ändrade Miljönämndens beslut enligt följande.

- 1) I föreläggandepunkt 1, tredje meningen, utgår ordet ”minst”, så att lydelsen blir: ”Bullermätning ska omfatta de maxnivåer (dBA(max)) som vägtrafiken på Nya Tylösandsvägen ger upphov till för respektive fastighet.” samt
- 2) År 2022 ändras till år 2023 i föreläggandepunkt 1 och 2.

YRKANDEN M.M.

Halmstads kommun genom Teknik- och fritidsnämnden har yrkat att Miljönämndens beslut den 3 mars 2022 ska upphävas. Kommunen har anfört bl.a. följande till utveckling av sin talan.

Kontroll av bullernivåer ska enligt vedertagen praxis i första hand beräknas då det ger ett säkrare resultat än en faktisk mätning på plats. Väder, vind, tid på året och andra ljudkällor har stor påverkan på resultatet vid en fysisk mätning. Praxis hos både statliga och kommunala väghållare har därför blivit att buller beräknas, och ej mäts, då det ger det säkraste resultatet. Teknik- och fastighetsförvaltningens beräkningar tar hänsyn till ökad trafik under sommaren, och beräkningarna för ekvivalent ljudnivå i det aktuella fallet klarar ändå de riktvärden som gäller för hus byggda tidigare än 1997.

De boendes mätningar har genomförts av fastighetsägaren (O.H.) och innehåller flertalet felaktigheter. Det är problematiskt att en sådan "partisk" mätning kan få väga så tungt i ett ärende. Det är en viktig princip att bullerfrågor inom kommunen behandlas lika oavsett invånarens förutsättningar och medel. Fastigheternas läge i nära anslutning till en cirkulationsplats är inte unikt och domen kan komma att få stora konsekvenser för gällande praxis och för hur kommunens resurser fördelas. Teknik- och fastighetsnämnden vill även påpeka att miljönämndens bedömning i detta ärende är viktigt för att mätningar inte ska genomföras i de fall de inte behövs.

Den mätning som presenterats är utförd av en av fastighetsägarna själv och är inte fackmannamässigt utförd. Denna bör därför avfärdas. Dels så ska fem av de högsta maximala ljudnivåerna tas bort varje timma men den högsta nivån över perioden redovisas. Mätpositionen stod längre ifrån fasad än vad som föreskrivs. Detta medför ljudreflektioner från fasaden som ökar den uppmätta ljudnivån avsevärt och inte går att jämföra mot riktvärde. Det angivna uppmätta värdet på 88 dB(a) maximal ljudnivå motsvarar en lastbil som kör 120 km/h på 10 m avstånd. Att få den ljudnivån på 35 m avstånd motsvarar 130 dBA i ljudeffektnivå vilket ingen normal (lagligt

godkänd) bil eller lastbil kan låta vid i Sverige, det motsvarar ett flygplan. En lastbil låter ca 110 dB(a) ljudeffektnivå vid acceleration, dvs. precis intill lastbilen. Det är möjligt att en motorcykel eller sportbil låter 10 dB högre vid mycket snabb acceleration eller vid användning av olagliga ljuddämpare men dessa ska inte bedömas mot riktvärden, praxis och exempel för detta finns t.ex. från Stockholms stad. Det bör även poängteras att maximala ljudnivåer från nordiska beräkningsmodellen baseras på väldigt bullriga lastbilar från 90-talet som låter mycket mer än de gör idag. Felaktiga mätningar kan inte ligga till grund för ett föreläggande. En bedömning och kontrollmätning ska med hänvisning till det ovan anförda göras av miljönämnden innan det kan bli aktuellt att besluta om ett föreläggande.

Enligt Trafikverket och Naturvårdsverket så ska beräkningar enligt nordisk beräkningsmodell vara till grund för bedömning om riktvärden kan innehållas. Att mäta så att man får ett rättvisande dygnsmedelvärde eller maximalnivå är väldigt svårt, då det är årsvärden som avses. Utöver tidpunkt och mätperiodens längd kan yttre faktorer som andra ljudkällor, väder och vind ha stor påverkan. I miljönämndens föreläggande skriver man "att ljud som beror på lagöverträdelse som fortkörning och trasiga ljuddämpare, eller tillfälliga incidenter som en skällande hund, plockas bort". Detta gäller t.ex. även sportbilar som omnämns i mark- och miljödomstolens beslut om de kör olagligt. I Sverige bedöms trafikbuller på statistik och den normala fordonsflottan. Att genom avlyssning bedöma felaktiga ljudkällor från hastighetsöverträdelser, felaktiga ljuddämpare och andra fordonsfel är en näst intill omöjlig uppgift och därför ger beräkningar betydligt säkrare resultat.

Konsekvensen av miljönämndens beslut innebär ett avsteg från praxis och medför orimliga krav på väghållaren särskilt om utförda beräkningar med god marginal underskrider riktvärdena. Det har inte framkommit några särskilda skäl som gör att ärendet för fastigheterna X och Y är av sådan unik karaktär så att praxis inte ska gälla. Det är även viktigt med hänsyn till den kommunala likställighetsprincipen att bullerfrågeställningar behandlas på samma vis oavsett den klagandes medel, utbildning eller yrke och att kraven på väghållaren är transparenta från

tillsynsmyndigheten. Bullersituationen vid X och Y är inte av så-dan unik karaktär att bullermätning kan vara aktuellt och att föreläggandet därför inte är lagligen grundat och ska upphävas.

Miljönämnden har avstått från att yttra sig.

H.A. har bestritt ändring och anfört bl.a. följande.

Mark och miljödomstolen har slagit fast att vägbullret ska utredas ytterligare och förordar en riktig bullermätning. Teknik- och fastighetsförvaltningen väljer att överklaga igen trots detta.

Praxis må var att i första hand mäta vägbuller med en teoretisk modell, men där avvikelserna från normalt är så stor som i det här fallet blir resultatet av en sådan mätning långt från verkligheten och i högsta grad missvisande. Tylösandsvägen avviker från normalt fallet (se M1927-18 och M1500-21). Antalet motorcyklar, sportbilar, lastbilar mm är betydligt större än på någon annan väg i Halmstad. En normal dag passerar över 11 000 fordon, sommartid betydligt fler. Lägg till upp- eller nerförsbacke och nivåskillnad ut ur en rondell på väg till eller ifrån Sveriges populäraste strand, campingplats, sommarstugor, restauranger, året runt boende och golfbana. Då är mätvärden från en teoretisk modell där alla fordon är ”normala”, inte accelererar och håller hastigheten inte värd någonting. Det visar ljudupptagningen som vi genomfört och det tar också Mark- och miljödomstolen fasta på i domen (M1927-18)

Kommunen själv bekräftar problemet med vägbuller genom alla åtgärder som man vidtagit ut med vägen. För fastigheterna i bägge korsningarna före deras bekostar kommunen bullerplank. Man har lagt upp bullervallar framför flera fastigheter, byggt bullerplank och sänkt ner väg nivån på en lång sträcka utmed vägen. Utanför deras fastigheter kan man inte ens göra en faktisk mätning av ljudnivån, trots domen ovan, utan tycker att en teoretisk modell räcker.

Det handlar om att kommunen ålagts att med hjälp av oberoende expertis genomföra en bullermätning för att avgöra om åtgärder är befogade. Man kritiserar mätningen som de genomfört, men den mätningen indikerar tydligt att ljudtopparna är många och höga. Man kritiserar inte att mätningen slog fast att det ständiga brusets från vägen låg under det ekvivalenta gränsvärdet. Det handlar om att man ska genomföra en riktig bullermätning och en gång för alla slå fast den verkliga bullernivån med ljudtoppar utanför våra fastigheter på sommarhalvåret.

Processen har pågått sen 2017. Den har redan prövats i Mark- och miljödomstolen (2 gånger). Miljönämnden i Halmstad har bestämt att mätningarna ska göras. Länsstyrelsen slår fast att de ska göras. De ser fram emot resultatet från en riktig mätning av den faktiska bullernivån. Det är dags att koppla en sanktion till domen, ett vite så att vi kan komma vidare.

O.H. har bestritt ändring och anfört bl.a. följande.

Halmstad kommun har för tredje gången framfört besvär mot föreläggande och beslut som fattats av tillsynsmyndigheten, Länsstyrelsen i Halland samt Miljödomstolen avseende trafikbuller från Tylösands vägen i Halmstad. I den första prövningen fastslog även Svea hovrätt Miljödomstolens beslut att återremittera ärendet till kommunen med krav på en bättre utredning. I det nya tredje ärendet utvecklar kommunen sin talan där man kan konstatera att inget nytt i sak tillförts ärendet sedan första prövningen.

Mätningarna kan i och för sig ifrågasättas eftersom de ej genomförts av en oberoende part. Dock har mätningen genomförts med ett klass 1 instrument och utförts i enlighet med Naturvårdsverkets rapport Buller från vägtrafik Rapport 3298. Konsultföretaget har prövat, besiktigat och genomfört miljökontroller i enlighet med Miljöskyddslagen och Miljöbalken. Bolaget ingår numera i Ramböll-koncernen och driver verksamheten från Perstorp i Skåne.

Enligt Naturvårdsverkets hemsida avseende Beräkningar och mätningar från vägar ska ” Kontroll av bullernivåer bör i första hand ske genom beräkningar. I vissa fall

kan man behöva göra mätningar. (<https://www.naturvardsverket.se/vagledning-och-stod/buller/buller-fran-vag--och-spartrafik-vid-bostader/#E5007807>) Karaktären av trafiken på vägsträckan med ett stort inslag av motorcyklar och sportbilar sommarsäsong samt att ett relativt nyupprättat väghinder före aktuell vägsträcka gör att teoretiska beräkningsmodeller ej kan tillämpas. Detta har fastslagits av Miljödomstolen i beslutet från mars 2019 utan att en ordentlig utredning ännu genomförs.

Det måste nu genomföras en ordentlig utredning enligt domstolens tidigare beslut och att detta genomförs av en oberoende part. Länsstyrelsen i Hallands föreläggande bör fastställas med ett vite av 500 000 kr.

DOMSKÄL

Målet handläggs enligt lagen (1996:242) om domstolsärenden. Handläggningen är i huvudsak skriftlig. Mark- och miljödomstolens uppgift är att gå igenom materialet för att se om länsstyrelsens avgörande är riktigt.

Mark- och miljödomstolen har tidigare vid två tillfällen bedömt att föreliggande utredning är otillräcklig och att nämnden bör vidta lämpliga utredningsinsatser i syfte att klargöra bullersituationen och möjliga bullerreducerande åtgärder. De åtgärder miljönämnden förelagt om får anses lämpliga i sammanhanget. Mark- och miljödomstolen finner nu inte anledning avvika från dessa bedömningar. Överklagandet ska därför avslås och länsstyrelsens beslut ändras endast med avseende på den tid inom vilken åtgärderna ska vara genomförda.

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

Överklagande senast den 23 maj 2023

Göran Stenman
Rådman

Susanne Nordström
tekniskt råd