

Länsstyrelsen i Kalmar län  
Rättsenheten  
Magnus Thörnqvist  
391 86 KALMAR

Länsstyrelsens dnr: 505-11618-04  
Mörbylånga kommuns dnr: 2004/898  
Vägverkets dnr: SA 80 A 2004:22750

## **Angående prövning av trafikbullerärende vid Möllstorps läge**

Möllstorps läge söndagen den 9 januari 2005

*Gunnar Österdahl*  
Representant för samtliga fastighetsägare  
i Möllstorps läge

Kulladalsgatan 47  
352 36 Växjö  
osterdahl@telia.com  
0470-753733  
070-8992112

## ***Innehållsförteckning***

Innehållsförteckning .....	2
Inledning .....	3
Krav på åtgärder .....	3
Ingemansson Technologys utredning .....	3
Tidigare bullerutredningar .....	4
Gränsvärden och riktvärden för trafikbuller .....	5
Begreppet ”väsentlig ombyggnad” .....	6
”Väsentlig ombyggnad” genom sammantagna åtgärder .....	7
”Väsentlig ombyggnad” genom enskilda åtgärder .....	7
Gällande miljölagstiftning .....	8
Prioritering och ekonomisk rimlighet .....	9
Vägverkets överklagande .....	9

### **Bilagor:**

1. Ingemansson Technologys trafikbullerutredning år 2004
2. Ingemansson Technologys ljudutbredningskartor år 2004
3. Vägverkets trafikbullerutredning år 2001 och 2002
4. Ingemansson Technologys trafikbullerutredning år 1998
5. Ombyggnads- och reparationsåtgärder på Ölandsbron
6. Utdrag ur skriften Vägen över Øresund
7. Skrivelsen ”Bullerdämpande åtgärder utmed Ölandsbron vid Möllstorps läge och samtidigt åtgärder för en vackrare entré till Öland”. Skrivelsen utgör grunden i ärendet. (Bifogas för kännedom)
8. Arkitekt ritade perspektivbilder (Bifogas för kännedom)

***Se även vår hemsida: [www.olandsbron.com](http://www.olandsbron.com)***

## ***Inledning***

Vägverket har överklagat beslut som fattades av Mörbylånga kommuns miljö- och byggnadsnämnd onsdagen den 20 oktober 2004. Enligt beslutet åläggs Vägverket att utreda förutsättningar, redovisa kostnader och bedöma skäligheten för vissa trafikbullerdämpande åtgärder vid bostadsområdet Möllstorps läge intill länsväg 137 (Ölandsbron/Ölandsleden).

Överprövning sker hos länsstyrelsen i Kalmar län och med anledning därav uttalar sig vi fastighetsägare i Möllstorps läge enligt följande.

## ***Krav på åtgärder***

Våra krav på åtgärder är mycket enkla. Vi önskar endast att det med stöd av det vi sammantaget anför i ärendet uppförs en bullerskärm vid Möllstorps läge utmed länsväg 137 i enlighet med förslaget i rapporten från Ingemansson Technology. Syftet med åtgärden är att dämpa trafikbullret i utomhusmiljön vid Möllstorps läge. Bullerskärmen kan naturligtvis ersättas med en lika effektiv bullervall på platser där det är möjligt.

I och med att en bullerskärm/-vall uppförs åtgärdas bullerproblemet i ***hela området*** samtidigt. Åtgärden är både tekniskt möjlig med enkel beprövad teknik och samtidigt ekonomiskt rimlig (se sidan 9). Därmed behöver man inte överväga alternativet att enbart åtgärda inomhusvärden eftersom inomhusmiljön prioriteras endast om utomhusmiljön inte går att åtgärda.

## ***Ingemansson Technologys utredning***

I maj 2004 genomförde företaget Ingemansson Technology AB en genomgående bulleranalys vid Möllstorps läge på uppdrag och bekostnad av fastighetsägare i Möllstorps läge. Företagets rapport bifogas den här skrivelsen som bilaga 1. Analysen omfattar både beräkningar och mätningar av bullernivåerna och resultatet presenteras bland annat på ljudutbredningskartor över området (se bilaga 2). På kartorna framgår tydligt de bullernivåer Möllstorps läge utsätts för vid olika hastigheter på bron och effekten av bullerdämpande åtgärder. Kartorna visar bullernivåer för både idag gällande hastighetsbegränsningen 70 km/h och för den beslutade hastighetshöjningen till 90 km/h (variabla hastighetsbegränsningar).

De framtagna ljudutbredningskartorna visar ***verkliga*** genomsnittliga bullernivåer. De visar således inte de teoretiska så kallade frifältsvärdena som presenteras i tabellform i rapporten. Vi anser att man i bedömningar naturligtvis ska ta hänsyn till värden som ligger så nära den upplevda verkligheten som möjligt.

Vid bullerproblematik är beräkningar av bullernivåer mest tillförlitligt och mätningar används endast i vissa fall för att bekräfta beräknade värden. Bullermätningar, som är relativt komplicerade att genomföra, ska enligt gällande beräkningsmodell ge ett värde som är något lägre än de beräknade värdena eftersom man vill ligga på den ”säkra sidan”. Det påpekas även i Ingemansson Technologys rapport. Man kan således inte rakt av jämföra beräknade och uppmätta värden eftersom viss korrigering måste ske. Inom bullerområdet gäller därför att **beräknade** (och inte uppmätta) värden är mest tillförlitliga och dessa värden används vid jämförelse mot gällande gränsvärden/riktvärden.

## **Tidigare bullerutredningar**

Det har tidigare utförts bullerutredningar vid Möllstorps läge av bland annat Vägverket. Senast det skedde var år 2001 och 2002 då Vägverket beräknade bullervärden vid två fastigheter i området efter klagomål från oss närboende. (Se bilaga 3.) Vägverkets uppgifter utgjorde därefter grunden i den då pågående rättsliga prövningen. Vägverket kom fram till nedanstående så kallade sommarmedeldygnsvärden.

- Möllstorps läge 1:8 – **52 dBA**
- Möllstorp 1:16 – **57 dBA**

Ingemansson Technology kom två år senare (2004) fram till följande sommarmedeldygnsvärden på exakt samma platser. (Se bilaga 1 och 2.)

- Möllstorps läge 1:8 – **59 dBA**
- Möllstorp 1:16 – **60 dBA**

Det bör observeras att värdena i fallen ovan utgör **medelvärden under ett helt dygn under en hel sommarperiod**. En höjning med någon enstaka decibel blir då omfattande eftersom medelvärdesberäkningen även tar hänsyn till tider på dygnet under hela perioden då trafikintensiteten är låg. Det bör också observeras att en höjning av ljudtrycksnivån med 6 dBA utgör en fysikalisk fördubbling av ljudvolymen. Således är en höjning med 7 dBA i exemplet ovan **mer än en fördubbling** av ljudvolymen räknat över en hel sommarperiod! Trots det menar Vägverket att det i stort sett inte framkommit några nya uppgifter i och med Ingemansson Technologys rapport. En inställning som vi tycker är minst sagt häpnadsväckande!

Det visar sig vid en närmare analys av uppgifterna i bilaga 3 att Vägverket inte analyserat de geografiska förhållandena vid Möllstorps läge då de genomförde sina bulleranalyser. Vägbankens höjd över omgivningen har inte tagits med i beräkningen vilket är en grundläggande faktor för markdämpningens inverkan i dessa sammanhang. Vägverket har i sina beräkningar angivit att vägbankens höjd är 0,0 meter över omgivningen medan den i själva verket på sina håll är uppemot 5 meter! En skillnad på så lite som en halvmeter ger mycket stora konsekvenser för ljudnivån. Att då ange 0,0 meter vid en sådan komplex situation som är fallet vid ett brofäste förstår var och en är direkt felaktigt.

Det kan även noteras att Vägverket av någon anledning år 2001 angav vägbredden till 9,0 meter och 2002 till 13,0 meter!

Dessa uppgifter kände vi naturligtvis inte till under den tidigare processen utan det har kommit till vår kännedom senare.

Det som gör situationen extra anmärkningsvärd är att Vägverket 1998 också anlidade Ingemansson Technology för en större genomgång av bullerutsatta områden i sydöstra Sverige. I sin rapport (se bilaga 4) påpekade Ingemansson Technology *tydligt* att just vägbankens höjd över omgivningen gör att *Möllstorps läge är extra bullerutsatt*. Med stöd av de bullervärden som Ingemansson Technology vid det tillfället presenterade inledde vi den tidigare nämnda rättsliga prövningen. Under den därefter följande processen påstod Vägverket att Ingemansson Technologys uppgifter endast var översiktliga uppskattningar. Vägverket presenterade istället egna helt felaktiga och betydligt lägre bullervärden enligt ovan.

Sammanfattningsvis kan man säga att Vägverkets förfarande i ärendet är pinsamt dåligt!

Vägverkets felaktigt låga bullervärden utgjorde grunden i den tidigare rättsliga prövningen. Vägverkets uppgifter bedömdes som riktiga och ifrågasattes inte av beslutsfattare under hela processen trots att Vägverket var (och fortfarande är) den ena parten i målet.

## ***Gränsvärden och riktvärden för trafikbuller***

Värdet 55 dBA räknat som medelvärde under viss tid utgör gränsvärde/riktvärde i utomhusmiljön vid bostadsbebyggelse där det sker "nybyggnation" av trafikled eller "väsentlig ombyggnad" av befintlig väg. I övriga fall, dvs vid befintliga vägavsnitt där inga nybyggnads- eller ombyggnadsåtgärder vidtas, är riktvärdet för närvarande 65 dBA och endast på längre sikt är där målsättningen 55 dBA.

I Vägverkets egen skrift "Bullerskyddsåtgärder – allmänna råd för Vägverket" (2001:88) nämns beträffande riktvärden för fallen "nybyggnation" och "väsentlig ombyggnad" att "*Riktvärdena är antagna av riksdagen och således bindande när åtgärder vidtas*". I samma skrift står det vidare "*Riksdagens beslut gäller för alla typer av bostadsmiljöer. Samma riktlinjer gäller således för fritidshus som för permanenthus.*"

Med det ovanstående menas alltså att åtgärder mot trafikbuller överstigande 55 dBA i bostadsområde *ska* vidtagas där det sker "nybyggnation" och "väsentlig ombyggnad" av intilliggande väg samt att fritidshus och permanenthus behandlas lika. Märk väl att uppgifterna kommer från Vägverkets egen skrift!

Med utgångspunkt från Vägverkets tidigare nämnda felaktigt låga bullervärden drog beslutsfattare under den tidigare rättsprocessen slutsatsen att så gott som hela Möllstorps läge utsätts för bullernivåer *lägre* än gränsvärdet/riktvärdet 55 dBA. Vägverket angav ju att fastigheten närmast vägbanan i området (Möllstorp 1:16) utsätts för sommarmededrygsvärdet 57 dBA och att bullernivån en kortare sträcka därifrån (Möllstorps läge 1:8) endast är 52 dBA. Dessa värden har enligt Ingemansson Technologys utredning rätteligen visat sig vara 60 dBA respektive 59 dBA.

Att beräkna bullervärden som ett genomsnittligt dygnsmedelvärde över ett helt år eller en hel sommarperiod anser vi för övrigt inte är tillämpligt vid Möllstorps läge eftersom trafikintensiteten på Ölandsbron avsevärt varierar över dygnet och året. Exempelvis är det ju klen tröst att vi boende i området en vinternatt inte på samma sätt störs av trafikbullret som en solig sommareftermiddag. Sommartid kan vi tidvis inte föra en normal konversation utomhus på grund av bullret som alstras av den intensiva turisttrafiken. Vi hänvisar därför till Mörbylånga kommuns resonemang beträffande beräkningsgrunder av tillämpliga bullernivåer. Samtidigt kan det konstateras att ***bullernivåerna vid Möllstorps läge väl överstiger gränsvärdet/riktvärdet 55 dBA oberoende av vilken modell som tillämpas.***

## **Begreppet ”väsentlig ombyggnad”**

Ölandsbron med tillhörande anslutningsvägar började byggas 1967 och invigdes 1972. Dåtidens byggnation är naturligtvis inte att betrakta som ”nybyggnation”. Vi menar dock att förutsättningarna för benämningen ”väsentlig ombyggnad” med råge är uppfyllt i sammanhanget.

Vi refererar återigen till Vägverkets egen skrift ”Bullerskyddsåtgärder – allmänna råd för Vägverket” (2001:88). Där definieras vad Vägverket menar med begreppet ”väsentlig ombyggnad” och de redogör även för när bullerskyddsåtgärder i det fallet ska genomföras (våra anmärkningar i fetstil):

*”Med en väglagsdefinition bör således till väsentlig ombyggnad räknas sådana åtgärder som är så omfattande att det åtminstone är fråga om omläggning av väg i **delvis ny sträckning** d.v.s. fråga om väsentliga justeringar av vägen i plan eller profil. Även en väsentlig **breddning**, t ex tillbyggnad av breda vägrenar eller av **ytterligare körfält** bör i detta fall betraktas som väsentlig ombyggnad. Oftast är det i sådana fall fråga om så omfattande åtgärder att **nybyggnadsstandard** i huvudsak uppnås.” ...”Det betyder inte att det är uteslutet att bullerskyddsåtgärder kan utföras även vid **smärre vägbyggnadsåtgärder**. Ett sådant fall kan t ex vara när en farlig svacka fylls upp (riktad trafiksäkerhetsåtgärd) och trafikbullret för en bostadsfastighet ökar väsentligt eller när det av **andra skäl är rimligt** att åtgärder vidtas (t ex åtgärd som medför väsentligt **ökad tillåten hastighet**).”*

Ovanstående citat är alltså Vägverkets egen definition av begreppet ”väsentlig ombyggnad”. Tolkningen torde därför vara rejält restriktiv och inte något som kan anses utgöra den allmänt accepterade tolkningen av begreppet. Trots Vägverkets restriktiva tolkning menar vi att Ölandsbron med god marginal faller in under vad Vägverket själva menar med ”väsentlig ombyggnad”.

## ”Väsentlig ombyggnad” genom sammantagna åtgärder

I bilaga 5 framgår vilka åtgärder som har vidtagits de senaste åren på Ölandsbron med tillhörande på- och avfarter på Öland, dvs den vägsträcka som är belägen vid Möllstorps läge omedelbart intill våra bostadshus. Vissa åtgärder är möjligtvis att betrakta som underhållsarbete om de betraktas enskilt men på grund av den stora omfattningen menar vi att arbetena *sammantaget* är att betrakta som ”väsentlig ombyggnad”.

Förfarandet skulle kunna jämföras med en vanlig väg över land där man gräver upp hela anläggningen utmed knappt 7 km och sedan anlägger helt ny modernare väg med ny teknik på samma plats. Enligt vår mening är det *uppenbart* att åtgärderna är att betrakta som ”väsentlig ombyggnad” och möjligen även ”nybyggnation” även om arbetena utförs i etapper under flera år. Det åskådliggörs kanske ännu tydligare av att det ursprungliga uppförandet av Ölandsbron kostade 130 miljoner kronor (enligt vissa uppgifter endast 65,5 miljoner kronor). Ombyggnadskostnaden närmar sig *1 miljard kronor* eller omräknat *86000 kronor per dag* sedan bron invigdes 1972! En ombyggnad som på grund av sin omfattning till och med omnämns i Nationalencyklopedin.

Observera att Vägverket själva i det här sammanhanget enligt sin egen definition ovan bland annat använder uttrycken ”smärre vägbyggnadsåtgärder” och ”andra skäl är rimligt” då de menar att bullerdämpande åtgärder ska vidtagas.

## ”Väsentlig ombyggnad” genom enskilda åtgärder

Därutöver menar vi att flera *enskilda åtgärder* i bilaga 5 var för sig är att betrakta som ”väsentlig ombyggnad” genom att en *väsentlig förändring av verksamheten* har skett i varje enskilt fall. Förändringarna har bland annat fått till följd att framkomligheten ökat väsentligt för motorfordon på den aktuella vägsträckan vid Möllstorps läge. Med ökad framkomlighet följer ökad hastighet och därmed även ökad bullernivå för oss närboende. De åtgärder som var för sig enligt vår uppfattning utgör ”väsentlig ombyggnad” är följande.

- *Utökning av antalet körfält* från två till fyra utmed hela Ölandsbron och även utmed lång sträcka över land på båda sidor om bron. På vissa platser där det har varit fysiskt möjligt har även den totala bredden på vägbanan utökats. Åtgärden har bland annat medfört att tidigare breda vägrenar har ”försvunnit” till förmån för motorfordonstrafik i vardera riktningen. Det har i sin tur medfört att cykel- och gångtrafik förbjudits viss tid på året. Cyklister och gående hänvisas då istället till särskilt inrättade bussar.
- Uppförande av stor *cirkulationsplats* (rondell) med fem anslutningsvägar för att underlätta på- och avfart på bron.
- Nya, bredare och längre *på- och avkörningsfiler* för trafik till och från cirkulationsplatsen.
- Beslutad *ökad tillåten hastighet* från 70 till 90 km/h (variabla hastighetsbegränsningar) som kommer att införas sommaren 2005 över hela Ölandsbron. Se bullermässiga effekter av hastighetshöjningen på bifogade ljudutbredningskartor (bilaga 2).

- Utbyte av *kantbalkar* och *räcken* på Ölandsbron och dess anslutningar. Åtgärden menar vi är en ”väsentlig ombyggnad” ur miljösynpunkt eftersom de nya räckena inte utformas så att en bullerdämpande effekt erhålls. Istället låter Vägverket i ett *nu pågående* omfattande ombyggnadsprojekt byta till exakt likadana räcken som uppfördes 1972 och det trots tre decenniers klagomål på högt trafikbuller från oss närboende! Vi menar att Vägverket naturligtvis ska utforma de nya räckena så att en bullerdämpande effekt erhålls i enlighet med dagens miljökrav och inte enligt de eventuella miljökrav som ställdes 1972.
- Uppförande av *ny bilväg* parallellt med Ölandsbron för trafik med i huvudsak arbetsfordon till och från området som anlagts alldeles intill brofästet. Den nyanlagda vägen har klämts in på den lilla ytan söder om Möllstorps läge och norr om Ölandsleden (länsväg 137). Med åtgärden har bland annat markdämpningen minskat och bullerdämpande vegetation på platsen försvunnit.
- Uppförande av stor *trafikkontrollplats* alldeles intill Möllstorps läge. Då det inte pågår trafikkontroll används platsen istället som korttidsparkering. Trafikkontrollplatsen bidrar med ökat buller bland annat då fordon bromsas vid infart till området och då de accelereras när de beger sig därifrån.

## ***Gällande miljölagstiftning***

Trots allt det nämnda har *inte en enda åtgärd utförts och inte en enda krona spenderats* för att åtgärda *miljöskador* som uppstått i form av trafikbuller vid Möllstorps läge! Det anser vi boende i området är högst anmärkningsvärt och vi ifrågasätter om förfarandet står i överensstämmelse med riksdagens beslut och intentioner gällande åtgärder för att minska trafikbullerstörningar. Vi ifrågasätter även om förfarandet står i överensstämmelse med bestämmelser, intentioner och grundläggande principer i miljöbalken och annan tillämplig lagstiftning.

I de efterforskningar som gjorts har vi inte lyckats få fram vilka miljökrav som ställdes då Ölandsbron uppfördes trots kontakter med både Vägverket och Naturvårdsverket. Om det över huvud taget ställdes några miljökrav är de med all sannolikhet med dagens mått otidsenliga och undermåliga. Därför har vi även försökt att erhålla uppgifter om miljökonsekvensbeskrivningar, uppsatta miljömål och miljöprovningar av nyare datum men inte heller det har vi lyckats få tag på.

Utan att närmare gå in på när (förnyade) miljöanalyser behöver genomföras tycker vi det vore högst anmärkningsvärt om inte någon form av miljökonsekvensbeskrivning har utförts eller någon form av miljömål uppställts för Ölandsbron de senaste åren. Särskilt med tanke på de omfattande ombyggnadsarbetena i kombination med den mycket känsliga kustmiljön. En miljöanalys skulle då naturligtvis även innefatta bullernivåer för oss närboende vid Möllstorps läge.

Jämförelse kan göras med de många miljöanalyser som genomförts och fortfarande årligen genomförs för Öresundsbron. Bullernivåer vid brofästet i Lernacken kontrolleras varje år som en del i miljöplanen och det trots att det vid brofästet där redan genomförts effektiva bullerdämpande åtgärder. Erhållna värden jämförs sedan mot de fastställda miljömålen. (Se allmän miljöinformation i bilaga 6 som är utdrag ur skriften Vägen över Øresund.) Öresundsbron trafikerades för övrigt år 2003 av 3,8 miljoner fordon medan trafikintensiteten på Ölandsbron var närmare 6 miljoner fordon!

## **Prioritering och ekonomisk rimlighet**

Vid uppförande av en bullerskärm vid Möllstorps läge åtgärdas bullerproblemet för 14 fastigheter samtidigt. Tolv av dessa fastigheter utsätts idag för bullernivåer högre än gällande gränsvärde/riktvärde och efter den till sommaren 2005 kommande hastighetshöjningen på Ölandsbron kommer **samtliga** fastigheter att utsättas för buller över den nivån. I båda fallen med hänsyn taget till begreppet ”väsentlig ombyggnad” där gränsvärdet/riktvärdet är 55 dBA. (Se bifogade ljudutbredningskartor, bilaga 2.)

Åtgärden att uppföra en bullerskärm står därför mycket väl i överensstämmelse med Vägverkets fastlagda prioriteringsordning i enlighet med skriften ”Bullerskyddsåtgärder – allmänna råd för Vägverket” (2001:88). (Vår anmärkning i fetstil):

*”Vid prioritering av objekt är **huvudregeln** att de **mest lönsamma** skall åtgärdas **först**. Hänsyn **bör** dock tas till de bostäder som har de högsta ekvivalenta ljudnivåerna. Hänsyn kan vidare tas till personer som är känsligare än normalt.”*

Således menas att Vägverket **i första hand** ska åtgärda bullerstörda objekt där man kan fånga upp många bostäder samtidigt dvs de mest lönsamma objekten. Endast **i andra hand** ska bostäder åtgärdas som har de högsta ljudnivåerna. I Möllstorps läge åtgärdas som sagt bullerproblemet för 14 fastigheter samtidigt vid uppförande av bullerskärm/-vall.

Kravet på ekonomisk rimlighet blir ännu mer tydlig med tanke på att Vägverket för närvarande låter genomföra omfattande ombyggnadsprojekt där just kantbalkar och räcken på Ölandsbron och dess anslutningar byts ut. (Se bilaga 5.) Trots detta menar alltså Vägverket att de nya räckena inte behöver utformas så att en bullerdämpande effekt erhålls!

## **Vägverkets överklagande**

Som framgår har vi synnerligen välgrundade argument för att bullerdämpande åtgärder i form av en bullerskärm/-vall ska uppföras utmed vägbanan vid Möllstorps läge. Vägverket vill dock inte ens **utreda** förutsättningar, **redovisa** kostnader och **bedöma** skäligheten för vissa bullerdämpande åtgärder i enlighet med beslutet som fattats av Mörbylånga kommuns miljö- och byggnadsnämnd.

I det omfattande överklagande hänvisar Vägverket bland annat till otillräckliga resurser för att kunna tillmötesgå nämnden och istället avsätter Vägverket medel för att i möjligaste mån slippa genomföra utredningen. Om resurserna för överklagandet istället hade satsats på den begärda utredningen skulle det av allt att döma ha utgjort en **besparing** för Vägverket.

Vi menar att den av Mörbylånga kommuns miljö- och byggnadsnämnd begärda utredningen är minst sagt rimlig både **juridiskt** i förhållande till de argument som framförs och **ekonomiskt** i förhållande till kostnader för ombyggnader och reparationer på Ölandsbron. All annan tolkning menar vi är en skam och ett hån mot oss närboende.



Brofäste idag



Brofäste imorgon?



Bullerskärm!