

Svea Hovrätt
Miljööverdomstolen
Box 2290
103 17 Stockholm

Kopia för kännedom:
Mörbylånga kommun
Miljö- och byggnadsförv
Trollhättevägen 4
380 62 Mörbylånga
Diarienummer: 04/898

Mål: M2780-06

Yttrande till Miljööverdomstolen

I den pågående handläggningen vid Miljööverdomstolen i mål M2780-06 har Boverket och Naturvårdsverket inkommit med yttranden. Det har skett på anmodan från Miljööverdomstolen och domstolen har särskilt önskat att få ta del av de båda verkens uppfattning i nedanstående specifika frågor.

1. Vilken tidsbas bör användas för att bestämma den ekvivalenta ljudnivån för vägtrafikbullret i detta fall? (Jämför infrastrukturinriktning för framtida transporter, prop 1996/97:53 s 44-45, ”Ekvivalentnivån mäts normalt under ett vardagsdygn.”)
2. I vilken utsträckning kan vägen anses ha blivit föremål för en väsentlig ombyggnad?

Vi sakägare har valt att yttra oss över de båda verkens yttranden vilket vi med den här skrivelsen gör.

Möllstorps läge tisdagen den 21 november 2006

Gunnar Österdahl
Representant för samtliga fastighetsägare i Möllstorps läge

Boverkets yttrande

Boverket har yttrat sig till Miljööverdomstolen i en skrivelse med diarienummer 20124-3894/2006 och daterad måndagen den 23 oktober 2006.

Boverket lämnar en allmän beskrivning av verkets ansvarsområde och Plan- och bygglagens tillämpningsområde. Boverket menar att de inte har möjlighet att uttala sig om tillämpningen av miljöbalken i vårt ärende. Boverket svarar kort på de specifika frågorna och menar sammanfattningsvis i yttrandet, såvitt vi förstår, att bullerproblematiken vid Ölandsbron inte på något sätt faller inom verkets ansvarsområde. Dock påpekar Boverket att de anser att det bör finnas möjligheter till att medge avsteg i planeringen från de riktvärden som anges i infrastrukturpropositionen.

Utöver ovanstående konstaterande har vi inget ytterligare att tillägga.

Naturvårdsverkets yttrande

Naturvårdsverket har yttrat sig till Miljööverdomstolen i en skrivelse med diarienummer 544-7049-06 Rv och daterad onsdagen den 15 november 2006.

Naturvårdsverket konstaterar i sitt yttrande att ekvivalentljudnivån i vårt fall bör baseras på somarmedeldygnet trafikintensitet. Verket konstaterar även att Ölandsbron med tillhörande anslutningar har varit föremål för väsentlig ombyggnad och att till det begreppet knutna bullerriktvärden därför bör vara gällande.

Naturvårdsverkets nyss nämnda konstateranden går i linje med vårt resonemang i ärendet men vi vill ändå framföra följande.

Tidsbas för beräkning av ekvivalentljudnivån

Naturvårdsverket menar att man i Sverige normalt tar hänsyn till årsmedeldygnstrafiken men att man vid Möllstorps läge, beroende på de särskilda omständigheterna som trafikens säsongsvariation utgör, bör ta hänsyn till somarmedeldygnstrafiken. Naturvårdsverket framför samtidigt att man **normalt** i beräkningsmodellen tar hänsyn till 24-timmarsperioder men verket utvecklar inte vidare om man i vårt fall bör göra avsteg även från det.

Naturvårdsverket konstaterar dock att det i beräkningsmodellen finns utrymme för godtyckligt långa tidsperioder under dygnet för den period som det ekvivalenta värdet ska grundas på. Med det menar Naturvårdsverket att det mycket väl vid Möllstorps läge går att bortse från exempelvis nattens buller vid fastställande av sommarperiodens ekvivalenta bullernivåer. Naturvårdsverket anger dock som sagt inte om det enligt verkets uppfattning är tillämpligt i vårt fall.

Vi menar att det vid Möllstorps läge är så extrema variationer beträffande trafikens intensitet både över året *och* över dygnet att man i vårt fall inte bara ska basera bullernivåerna på somarmedeldygn utan även bortse från somarmedeldygnet nattperiod.

Nattperioden mellan klockan 22 och 06 utgör så mycket som en tredjedel av dygnet men enligt Ingemansson Technology AB är trafikintensiteten vid Möllstorps läge då bara 7 % av hela dygnets trafik.¹ I vårt fall bidrar nattens i synnerligen ringa bullernivåer således enbart till att väsentligt sänka dygnsmedelvärdet. Det kommer inte oss till del på något sätt eftersom vi under den delen av dygnet helt enkelt inte befinner oss i utemiljön som det här ärendet handlar om.

Förhållandet med låga nattnivåer framgår därutöver tydligt på de ljudutbredningskartor som vi bifogade i vårt yttrande till Miljööverdomstolen daterat den 15 oktober 2006. Förhållandet framgår även av den trafikstatistik som bifogades i yttrandet till Miljööverdomstolen daterat den 8 oktober 2006.

Att strikt grunda ekvivalentnivån på en 24-timmarsperiod som till exempel Vägverket gör i sitt resonemang utgör enligt vår mening helt enkelt en feltolkning av vad som föreskrivs i infrastrukturpropositionen. I propositionen framgår det att "*Ekvivalentnivån mäts normalt under ett vardagsdygn*". Vägverket har, till skillnad från Naturvårdsverket, tolkat meningen som att ekvivalentnivån alltid och utan undantag omfattar dygnets alla timmar och dessutom årets alla dagar.

Enligt vår uppfattning kan man svårligen göra en mer felaktig tolkning än den Vägverket gör vilket vi tidigare har påpekat. Vi menar att ordet "*... normalt ...*" tydligt visar att förhållandena ska vara av i riket normal karaktär. Vi menar vidare att "*... under ett vardagsdygn*" utgör just ett vardagsdygn och inte 365 dygn inklusive helger. Vi menar dessutom att "*... under ett vardagsdygn*" inte per automatik omfattar dygnets alla timmar. Det är istället betydligt mer rimligt att anta att våra beslutsfattare menar de timmar under dygnet då man i allmänhet befinner sig i utomhusmiljön i olika typer av områden. Då kan man åtminstone i vårt fall vid Möllstorps läge bortse från den tid på dygnet som utgörs av natten.

¹ Ingemansson Technology AB har i sina beräkningar använt uppgiften om 7 procents nattrafik. Uppgiften går även att härleda ur den trafikstatistik som bifogades vårt yttrande till Miljööverdomstolen daterat den 8 oktober 2006.

Det övergripande syftet med infrastrukturpropositionens riktvärden är ju dessutom självklart att skydda människor från skadligt och störande buller i skilda miljöer där man normalt befinner sig vid olika tidpunkter. Att då genomgående ta hänsyn till nätternas ekvivalenta bullernivåer i utomhusmiljön är enligt vår mening lika felaktigt som att basera nattens fastställda riktvärde i inomhusmiljön på ett dygnsmedelvärde.

För oss boende i Möllstorps läge är det, beroende på nattens ringa trafik, till och med lika främmande att ta hänsyn till nätternas bullernivåer i utomhusmiljön som om man skulle ta hänsyn till bullernivåer på en helt annan plats. Vi har mycket svårt att se hur ett beräknings sätt med dygnsmedelvärden i vårt fall ens är i närheten av det verkliga upplevda förhållandet.

Såvitt vi förstår har dock praxis av någon anledning utvecklats till att man i just utomhusmiljön ska ta hänsyn till dygnsmedelvärden. Förfarandet blir dock enligt vår mening inte bättre för att praxis utvecklas åt fel håll. Vid något tillfälle måste man helt enkelt sätta ner foten och tänka efter.

Vi vill även påpeka att vårt resonemang beträffande att i vissa fall bortse från nattens ringa buller är helt överensstämmande med Europeiska unionens beslut ”Direktiv beträffande bedömning och hantering av omgivningsbuller” (2002/49/EG). Dessutom menar världshälsoorganisationen WHO att ekvivalentnivån för störande samhällsbuller i utomhusmiljön (outdoor living area) alltid ska ha tidsbasen 16 timmar per dygn och inte 24 timmar.² Det framgår på sidan 28 i Naturvårdsverkets rapport ”Riktvärden för trafikbuller vid nyanläggning eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur” (540-355-01 Rv).

Det finns således utrymme för avsteg från dygnsmedelvärdesprincipen i nämnd ordning enligt:

1. Naturvårdsverkets yttrande
2. Den fastställda beräkningsmodellen
3. Ordalydelsen i infrastrukturpropositionen
4. Intentionen och syftet med infrastrukturpropositionen
5. Europeiska unionens direktiv
6. Världshälsoorganisationen WHO

Förhållandena vid Möllstorps läge borde med råge uppfylla de kriterier som gör ett sådant avsteg från dygnsmedelvärdesprincipen möjlig. Inte minst med tanke på att den intensiva och varierande trafiken ska ses *i kombination med* de synnerligen extrema vindförhållandena som är fallet i området.

² Observera att WHO trots tidsbasen 16 timmar per dygn anger 55 dB(A) som ekvivalent gränsvärde i utomhusmiljön och för vissa typer av bullerstörningar så lågt som 50 dB(A).

Vindförhållanden som vi med hjälp av uppgifter från SMHI redogör för i vår skrivelse till Miljööverdomstolen daterad den 8 oktober 2006. Förhållanden som vi för övrigt tror att Naturvårdsverket inte hade kännedom om då de yttrade sig i det här ärendet. Det beroende på att vi innan vårt angivna yttrande till Miljööverdomstolen endast resonerade i allmänna ordalag angående för oss negativa vindförhållanden.

När kan vägen anses ha blivit föremål för en väsentlig ombyggnad

Naturvårdsverket kommer i sitt yttrande fram till att Ölandsbron med tillhörande anslutningar omfattas av begreppet väsentlig ombyggnad. Vi håller naturligtvis med.

Vi vill dock i sammanhanget betona att den numera genomförda hastighetsökningen på bron **omöjlig** hade kunnat genomföras om inte antalet körfält dessförinnan hade utökats från två till fyra. Fördubblingen av antalet körfält skedde 1995 och hastighetsökningen skedde 2006 efter en omfattande investering i modern teknik. De två åtgärderna måste, eftersom de är beroende av varandra, enligt vår mening ses i ett sammanhang så att även fördubblingen av antalet körfält omfattas av infrastrukturpropositionens regelverk oaktat att åtgärden genomfördes något år innan propositionen fastställdes.

Naturvårdsverket kommer i princip fram till samma slutsats trots att de inte nämner något om hastighetsökningen. Vi vill med vårt resonemang bara förstärka uppgifterna i Naturvårdsverkets yttrande.