

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 Vägverket yttrat sig i en skrivelse daterad den 19 december 2006.

Yttrandet innehåller enligt vår uppfattning många sakfel i frågor av betydelse i ärendet. Vi sakägare vill inte låta dessa fel stå oemotsagda och vi har därför valt att yttra oss över Vägverkets uppgifter vilket vi med den här skrivelsen gör.

Möllstorps läge fredagen den 22 december 2006

Gunnar Österdahl
Representant för samtliga fastighetsägare i Möllstorps läge

Sidan 1 av 4

Fördubblingen av antalet körbanor

Antalet körbanor på Ölandsbron och på dess anslutningar över land har otvivelaktigt fördubblats från två till fyra genom att befintliga vägrenar har ersatts med körbanor. Fördubblingen skedde 1996 eller möjligen under hösten 1995 och således bara kort tid innan den så kallade trafikinfrastrukturpropositionen började gälla. Vägverket kallar åtgärden för en "... målningsteknisk uppdelning ..." ungefär som om det handlar om att måla om huset.

I förordningen om vägtrafikdefinitioner¹ (SFS 2001:651) framgår det i paragraf 2 beträffande definitionen av begreppet körbana:

En del av en väg som är avsedd för trafik med fordon, dock inte en cykelbana eller en vägren

Vidare framgår det i trafikförordningens² (SFS 1998:1276) paragraf 12:

På väg skall vägrenen användas

- 1. vid färd med cykel eller moped klass II när cykelbana saknas,*
- 2. vid färd med moped klass I,*
- 3. vid färd med ett fordon som är konstruerat för en hastighet av högst 40 kilometer i timmen eller som inte får föras med högre hastighet än 40 kilometer i timmen, eller*
- 4. av dem som för ett fordon förspänt med dragdjur, rider samt leder eller driver kreatur.*

Om det behövs för att underlätta framkomligheten för annan trafik, får vägrenen användas tillfälligt även vid färd med andra fordon.

Har körbanan avgränsats med en heldragen kantlinje enligt 51 § 4.1.9.2 vägmärkesförordningen (1978:1001), får vägrenen användas endast i de fall som anges i första stycket.

De breda vägrenarna på Ölandsbron ersattes alltså av ytterligare två körbanor. Samtidigt **förbjöds** gång-, cykel- och mopedtrafik utmed hela bron och dess anslutningar eftersom det efter åtgärden helt enkelt inte finns tillräckligt med utrymme för dessa trafikanter. Åtgärden är därför enligt vår mening betydligt mer omfattande än en "... målningsteknisk uppdelning ...". Vägavsnittet har istället väsentligt ändrat karaktär vilket inte minst framgår av ovanstående lagrum. Vårt resonemang får dessutom stöd från Naturvårdsverket.

¹ Mellan åren 1972 och 1999 gällde bestämmelser i vägtrafikkungörelsen (SFS 1972:63) med i det här fallet i princip samma ordalydelse som i de nu gällande bestämmelserna trafikförordningen (SFS 1998:1276) och förordning om vägtrafikdefinitioner (SFS 2001:651).

² Se fotnot 1.

Cirkulationsplatsen

Vägverket lät år 2003 anlägga en cirkulationsplats (rondell) vid avfarten från Ölandsleden intill Möllstorps läge. Avfarten är avsedd för trafik som ska vidare söderut på Öland i riktning mot Färjestaden/Mörbylånga och dessutom för den trafik som ska norrut mot Saxnäs. I samband med att cirkulationsplatsen byggdes förändrades bland mycket annat avfarten från Ölandsleden i både plan och profil. Avfarten utgör dessutom numera under flera hundra meter en femte körbana på Ölandsleden. En körbana som är belägen precis intill Möllstorps läge. Se bild på sidan 5 i vårt yttrande till Miljööverdomstolen daterat den 8 oktober 2006 samt bilaga 1 till samma skrivelse.

Cirkulationsplatsen med dess anslutningar från och till Ölandsleden är självklart dimensionerad för trafiken på Ölandsleden och inte enbart för förhållandena på länsväg 943. Att Vägverket påpekar att cirkulationsplatsen endast är belägen utmed *en* (!) väg, och då naturligtvis inte utmed Ölandsleden utan endast länsväg 943, måste betecknas som smått komiskt.³ Vi hyser ingen som helst oro för att Miljööverdomstolen låter sig vilseledas av Vägverkets resonemang i det fallet.

Hastighetsökningen

Som vi flera gånger tidigare har påpekat i ärendet infördes variabla hastigheter på Ölandsbron under våren 2006. Vi har med hjälp av företaget Ingemansson Technology AB visat att hastighetsförändringen *otvivelaktigt* har medfört en *bullerökning* vid Möllstorps läge. Innan variabla hastigheter infördes var hastighetsbegränsningen stadigvarande 70 km/h.

Vägverket uppger i sitt yttrande angående de variabla hastighetsbegränsningarna att *"... hastigheten varierar från 50 km/h till 90 km/h, d v s vid hög trafikbelastning torde trafiken snarare gå långsammare än vad den skulle göra utan variabel hastighet på brodelen"*.

Vägverket hävdar att hastigheten kan sänkas till 50 km/h på grund av hög trafikintensitet. Det är fel. Rätt är istället att hastigheten varierar mellan 70 och 90 km/h beroende på trafikintensiteten. Vid mycket extrema och för trafikanterna farliga *väderförhållanden*, och då oavsett trafikintensiteten, kan den skyltade hastigheten sänkas till 50 km/h. Det inträffar i princip aldrig och förhållandet är därför irrelevant i det här ärendet vilket vi tidigare har påpekat.

För tydlighetens skull vill vi alltså betona att den skyltade hastigheten varierar mellan 70 och 90 km/h beroende på trafikintensiteten. Införandet av variabla hastighetsbegränsningar innebär både *hastighetsökning* och *bullerökning* vid Möllstorps läge.

³ I Växjö fanns under flera år en cirkulationsplats belägen utmed endast en väg i avvaktan på att nya vägar skulle byggas. Cirkulationsplatsen kallades i folkmun för den norska rondellen.

Trafikens variationer

Vid alla former av presentationer av trafikintensitet delar Vägverket och även andra myndigheter in året i olika perioder. Utöver årsmedeldygnstrafik används även begreppen somarmedeldygnstrafik och vintermedeldygnstrafik. Årsmedeldygnstrafiken omfattar som alla förstår trafiken under årets samtliga dygn. Somarmedeldygnstrafiken omfattar trafiken under månaderna juni, juli och augusti medan vintermedeldygnstrafiken omfattar trafiken under månaderna oktober till och med mars.

Vägverket resonerar i sitt yttrande som om tidsperioderna vore okända begrepp för verket vilket de naturligtvis inte är. Definitionerna har vi ursprungligen erhållit från just Vägverket och perioderna är dessutom som sagt allmänt accepterade av andra myndigheter.

Vägverket jämför i sitt yttrande somarmedeldygnstrafiken med årsmedeldygnstrafiken och påpekar att somarmedeldygnstrafiken är 50 % högre än årsmedeldygnstrafiken. Samtidigt menar Vägverket att den skillnaden i trafiknivå över året inte är särskilt anmärkningsvärd.

Jämförelsen är klassiskt vilseledande vilket Vägverket säkerligen känner till. Eftersom årsmedeldygnstrafiken per definition redan omfattar sommarens nivåer ska somarmedeldygnstrafiken självklart istället jämföras med vintermedeldygnstrafiken. Då blir skillnaden istället över 80 % baserat på 2005 års trafiknivåer. Samtidigt menar vi dock att redan en säsongsvariation på 50 % är så pass stor att ett årsmedeldygnsvärde inte är representativt för förhållandet. I vårt fall rör det sig alltså om en skillnad på så mycket som 80 %.

Att den trafikintensiva perioden inträffar just under sommaren då vi människor i möjligaste mån vill befinna oss i utomhusmiljön, som det här ärendet handlar om, gör naturligtvis att Möllstorps läge är extra bullerutsatt. Dessutom ska förhållandet ses i kombination med de dominerande och i sammanhanget negativa sydliga vindarna vilka även de kulminerar under sommarperioden. Se vidare uppgifter från SMHI med början på sidan 18 i vårt yttrande till Miljööverdomstolen daterat den 8 oktober 2006.