

Det här är ett pressmeddelande från Ölandsbron.com – Miljökampen på Öland.

Ölandsbron.com är en sammanslutning bestående av samtliga boende i Möllstorps läge intill Ölandsbron på Öland. Tillsammans kämpar vi för trafikbullerdämpande åtgärder i vårt område. Miljökampen dokumenteras på hemsidan www.olandsbron.com.

Vi vänder oss till Näringsdepartementet

Vi vill göra politiker och tjänstemän uppmärksamma på den synnerligen restriktiva tolkningen som förekommer inom Vägverket och de miljörättsliga instanserna angående trafikbullerdämpande åtgärder. Vi har mycket svårt att tro att syftet med riksdagens beslut (proposition 1996/97:53 Infrastrukturinriktning för framtida transporter) i den frågan var avsett att tolkas så restriktivt som nu sker.

Vi vänder oss därför till Näringsdepartementet.

Möllstorps läge söndagen den 20 januari 2008



Gunnar Österdahl

Representant för Ölandsbron.com – Miljökampen på Öland

Näringsdepartementet
103 33 STOCKHOLM

Kopia till:
Miljödepartementet
Vägverket
Naturvårdsverket
Mörbylånga kommun

Angående begreppet *väsentlig ombyggnad* då det kopplas till miljöförbättrande åtgärder utmed trafikinfrastrukturen

Jag är boende alldeles intill Ölandsbron på Öland i ett bostadsområde som heter Möllstorps läge. Vi boende i området har tillsammans med Miljö- och byggnadsnämnden vid Mörbylånga kommun försökt förmå Vägverket att uppföra ett bullerdämpande skydd utmed vägbanan för att sänka de höga bullernivåerna i vår utomhusmiljö. Efter en rättslig process som under år 2007 slutade i Miljööverdomstolen är det ärendet klart beträffande den juridiska prövningen.

Under ärendets gång har vi uppmärksammat ett problem enligt följande.

Nuvarande regelverk kring störande trafikbuller styrs främst av propositionen 1996/97:53 Infrastrukturinriktning för framtida transporter. I den fastställs bland mycket annat riktvärden för bullernivåer utmed det allmänna vägnätet. Fastställda riktvärden vid *nybyggnation* och så kallad *väsentlig ombyggnad* av trafikinfrastruktur ska enligt propositionen uppfyllas omedelbart i samband med att åtgärderna vidtas. Vid övriga platser, som benämns *befintlig miljö*, anges ett åtgärdsprogram för att sänka bullernivåerna så att riktvärdena uppfylls på längre sikt. Med hittillsvarande åtgärdstakt dröjer det många decennier.

I vårt fall vid Ölandsbron är alla parter överens om att bullernivåerna ligger över gällande riktvärden. Kärnan i problematiken vid den juridiska prövningen gällde därför huruvida Ölandsbron kan anses ha genomgått väsentlig ombyggnad eller inte vilket, om kriterierna vore uppfyllda, alltså skulle föranleda omedelbara bullerdämpande åtgärder.

Vägverket valde att ta strid i frågan och menade att kriterier för väsentlig ombyggnad inte är uppfyllt. Det bland annat beroende på att vägbanan inte har förändrats i plan eller profil. Vidtagna åtgärder på Ölandsbron ska istället jämföras med underhåll och därmed har verket med hänvisning till riksdagens beslut inte mandat att genomföra miljöförbättrande åtgärder.

I vårt resonemang, som vi alltså framförde tillsammans med Miljö- och byggnadsnämnden vid Mörbylånga kommun, framhöll vi de många och kostsamma åtgärderna som vidtagits på Ölandsbron i ett uppmärksammat renoveringsprojekt. Ett projekt som avslutades för bara några år sedan långt efter den aktuella propositionens ikraftträdande.

Sidan 1 av 2

Utan att gå in på detaljer här så kan översiktligt nämnas att **renoveringen** av Ölandsbron är, om inte det största, så åtminstone ett av de största projekten som någonsin har genomförts inom det svenska vägnätet. Kostnaden för åtgärderna uppgår till närmare en miljard kronor eller omräknat 165 000 kronor per meter bro. Den ursprungliga kostnaden för uppförandet av bron uppgick till 389 miljoner kronor i 2006 års penningvärde. Ett bullerdämpande skydd vid brofästet skulle således ha inneburit en knappt ens försumbar kostnad i sammanhanget.

Vi menade i vårt resonemang att miljöskadan med bullernivåer över gällande riktvärden ska åtgärdas som en del i det omfattande renoveringsprojektet. Vi hänvisade bland annat till begreppet väsentlig ombyggnad och att Ölandsbron borde omfattas av, eller åtminstone jämföras med, regelverket kring det begreppet. I resonemanget fick vi medhåll från Naturvårdsverket som yttrade sig till vår fördel vid prövningen i Miljööverdomstolen och vi fick även rätt vid prövningen i Miljödomstolen.

Vid den juridiska prövningen i Miljööverdomstolen, där således Vägverket begärde prövningstillstånd i ärendet, fastställdes dock att Ölandsbron är att anse som befintlig miljö och att begreppet väsentlig ombyggnad inte är applicerbart. Vidtagna åtgärder på Ölandsbron är enligt Miljööverdomstolens resonemang i **strikt juridisk mening** att beteckna som underhållsåtgärder. Se vidare Miljööverdomstolens dom i mål M 2780-06.

Man kan naturligtvis tycka vad man vill om det domslutet med eftersom Miljööverdomstolen är den högsta instansen kommer vi inte vidare. Samtidigt har vi mycket svårt att tro att det beslut som riksdagen fattade i propositionen 1996/97:53 angående åtgärder för att komma tillrätta med miljöproblemet med störande trafikbuller var avsett att tolkas så restriktivt som nu sker.

Det är därför vi med det här brevet tillskriver Näringsdepartementet för att göra er uppmärksamma på den synnerligen restriktiva tolkningen av begreppet väsentlig ombyggnad som förekommer inom Vägverket och numera även inom landets miljörättsliga instanser. Vi menar att begreppet väsentlig ombyggnad självklart borde inkludera eller jämföras med andra lika omfattande och långtgående åtgärder utmed vår trafikinfrastruktur men som formellt inte utgör just ombyggnad. Åtminstone borde det ske i de sammanhang då begreppet kopplas till förbättrande åtgärder i miljön.

Möllstorps läge söndagen den 20 januari 2008

Gunnar Österdahl

Representant för Ölandsbron.com – Miljökampen på Öland
som omfattar samtliga boende i Möllstorps läge

Sidan 2 av 2