



Växjö tingsrätt
Miljödomstolen
351 03 VÄXJÖ

VSÖ

Vägverket
Vägverket support
781 87 Borlänge
Röda vägen 1
vagverket@vv.se
Telefon: 0771-119 119
Fax: 0243-758 25
Texttelefon: 0243-750 90

Johan Barkelius
Juridik och upphandling
johan.barkelius@vv.se
Direkt: 0243-755 45
Mobil: 070-315 28 10

Datum: 2005-12-01 Beteckning: SA 80 A 2004:22750
Ert datum: Er beteckning:

Mål nr M 2333-05, rotel nr 11, Gunnar Österdahl m fl ./ Vägverket

Vägverket yttrar sig enligt följande över överklagandena.

Inställning

Vägverket bestrider yrkandena om ändring av länsstyrelsens beslut.

1) Allmän bakgrund

Som framgår av länsstyrelsens beslut, s. 5, har riksdagen år 1997 antagit regeringens proposition (1996/97:53, s. 41 f) Infrastrukturinriktning för framtida transporter. Innehållet i propositionen torde vara väl känt för miljödomstolen, varför Vägverket inte går in i detalj på detta. Sammanfattningsvis gäller dock att verkets bulleråtgärder i befintlig miljö idag ska inriktas mot fastigheter med över 65 dB(A) ekvivalentnivå utomhus vid fasad.

Långsiktigt bör riktvärdet 55 dB(A) ekvivalentnivå utomhus vid fasad inte överskridas, varför detta riktvärde bör tillämpas vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur.

Vägverket vill mot den bakgrunden framhålla några grundläggande fakta i målet, vilka klagandena synes bortse från.

1)

Som framgår av Ingemanssons Trafikbullerutredning 2004-05-24, bilaga 1 till fastighetsägarnas inlägga 2005-01-09 till länsstyrelsen, klarar fastigheterna redan idag helt eller nästan helt till och med de långsiktiga målen. För fastigheterna redovisas på s. 10, punkt 5.3, följande faktiska värden för ekvivalentnivåer årsmedeldygn.

Möllstorp 1:16 och 1:6	55 dB(A)
Möllstorps läge 4:1	57 dB(A)
Möllstorps läge 1:8	56 d(BA)

Mätningarna konfirmerar två olika saker

- dels att de aktuella fastigheterna enligt vedertagna normer faktiskt inte är att betrakta som så bullerutsatta att de ska prioriteras framför andra fastigheter med högre bullernivåer,
- dels att den teoretiska beräkningsmetod Vägverket använder normalt ger högre bullervärden än de som uppnås vid en faktisk bullermätning (jämför punkt 5.4, beräknade värden).

Om en mätning likväl görs, bör dock givetvis de faktiska resultaten ligga till grund för eventuella beslut.

Eftersom de faktiska bullernivåerna vid Möllstorps läge ligger på eller bara marginellt över de långsiktigt gällande riktvärdena bör överklagandena redan på den grunden ogillas (jämför även Miljööverdomstolens dom 2005-10-18 i mål nr M 8991-03).

2)

Överklagandena behandlar trafikmängder etc tämligen ingående, men det primära är enligt Vägverkets uppfattning den faktiska bullersituationen. Vägverket vill därför framhålla att även om trafikmängderna ökat på Ölandsleden, så har den faktiska bullersituationen inte förändrats nämnvärt från 1978 till idag. Detta framgår redan av Mörbylånga kommuns sammanträdesprotokoll 2004-10-20, dnr 2004/898 under rubriken "Möllstorps läges unika situation", där kommunen efter sin redovisning av utvecklingen av årsmedeldygntrafiken själv konstaterar:

”Alltså en knappt hörbar ökning på 2 dB(A). De boende upplever däremot att störningarna ökat i väsentlig grad. Detta måste alltså bero på andra faktorer än endast ökad ”medeldygnstrafik”.”

För tydlighets skull – det är korrekt att ekvivalentnivån ökat ett par dB(A) från 1978, och det är – uppenbarligen – ostridigt att detta är en knappt hörbar ökning. Även redan på denna grund bör överklagandena ogillas.

B) Väsentlig ombyggnad

Eftersom de faktiska bullernivåerna klarar riktvärdena även för väsentlig ombyggnad, är det egentligen egalt om Vägverkets åtgärder utgör väsentlig ombyggnad eller ej. Vägverket vill dock ändå belysa även denna fråga.

Som länsstyrelsen konstaterar finns det ingen legaldefinition av begreppet väsentlig ombyggnad, varför verkets definition rimligen måste godtas. Det är något svårt att se varför en definition som regelmässigt används i olika sammanhang inte skulle tillämpas i just detta fall.

Det måste också framhållas att de åtgärder överklagandena omnämner – utökning av antalet körfiler genom ändring av de målade körfältslinjerna – i sig inte har påverkat trafikmängderna, eller bullersituationen vid Möllstorps läge. Visserligen har en del av trafiken kommit något närmare bebyggelsen, men den andra delen har samtidigt kommit längre bort. I praktiken har detta jämnat ut sig (vilket ju bekräftas i kommunens ovan nämnda sammanträdesprotokoll, se under Avsnitt A, punkt 2).

De åtgärder som genomförts, fler körfält med hjälp av ”ommålning”, är istället att hänföra till begreppet drift av väg, se prop. 1985/86:118 s. 39.

Om åtgärderna utgör väsentlig ombyggnad av väg eller ej är för övrigt egalt även av den anledningen att åtgärderna genomfördes före år 1997, då de nya riktvärdena antogs av riksdagen, se Miljööverdomstolens domar 2005-10-18 i mål nr M 8991-03, M 9590-03, M 1512-04, M 3017-04 och M 6047-04.

Dessutom är de aktuella fastigheterna de facto inte belägna vid bron utan på land, cirka 250 meter innan själva bron. Följaktligen skulle ett eventuellt bullerskydd uppföras på landdelen av vägen, varför det rimligen saknar betydelse vilka åtgärder som utförts på den längre bort belägna brodelen genom åren.



C) Kostnaderna

Av samma anledning – fastigheternas läge cirka 250 meter från bron - saknas det anledning att rent allmänt beakta kostnaderna för drift och underhåll av Ölandsbron genom åren.

Därjämte framstår kostnaderna möjligen som höga sedda för sig, men är det ändå inte relativt sett. Ölandsbron är ett unikt byggnadsverk i Sverige, ca 6500 meter lång, vilket motsvarar flera hundra "normalbroar". Eftersom kostnaderna för drift och underhåll av en bro överstiger kostnaderna för drift och underhåll av en väg, är det naturligt att i och för sig avsevärda belopp lagts ner på Ölandsbron. Men om hänsyn tas till dels brons storlek och dels att den är drygt trettio år gammal, så är kostnaderna inte särskilt anmärkningsvärda.

Vägverket har dessutom svårt att se att de riktvärden för trafikbuller som antagits av riksdagen inte skulle gälla för fastigheter som är belägna nära Ölandsbron, bara för att kostnaderna för drift och underhåll är högre för bron än för en motsvarande väg på land.

D) Hastigheter

Högsta tillåtna hastigheter vid de aktuella fastigheterna kommer inte att överstiga 70 km/h. Längre fram, på bron, kommer 90 km/h att tillåtas vid lågtrafik genom användning av variabla hastigheter. Detta kommer dock inte att påverka bullersituationen vid Möllstorps läge.

E) Beräkningsmodellen

Vägverket vidhåller att samma beräkningsmodell bör användas vid beräkning av trafikbuller, oavsett vilken kommun de aktuella fastigheterna är belägna i. Alternativet är att varje kommun tar fram en eller flera lokala beräkningsmodeller, med följd att de nationella riktlinjerna blir omöjliga att tillämpa.

F) Övrigt

I övrigt vidhåller och åberopar Vägverket vad som anförts vid länsstyrelsen.

Borlänge som ovan


Johan Barkelius