

Svea hovrätt
Miljööverdomstolen
Box 2290
103 17 STOCKHOLM

Mål nr 2780-06:1304, Vägverket ./ Miljö-och byggnadsnämnden i Mörbylånga kommun m fl

Vägverket åberopar och vidhåller vad som tidigare anförts i målet, varför denna inlägga endast berör det som tillkommit genom miljödomstolens dom.

Vägverket utvecklar således i övrigt sitt överklagande enligt följande:

A)

Miljödomstolens dom är till att börja med oklar. På s. 10 anges att det är obehövt att utreda åtgärder för att nå ned till 45 dB(A). Likväl föreläggs Vägverket att utreda sådana åtgärder för 12 olika fastigheter. Rimligen har därför det stycket i domslutet följt med av misstag, vilket i alla händelser bör rättas till.

B)

På s. 9 konstaterar miljödomstolen korrekt att den nivå som enligt infrastrukturpropositionen kan krävas är 65 dB(A), mätt som ekvivalentnivå över ett dygn. Likväl föreläggs Vägverket att utreda åtgärder för att nå ned till 55 dB(A), med motiveringen att det kan finnas extrema variationer i trafikflödena vid Mölltorps läge.

Vägverket menar dock att förekomsten av variationer redan beaktats i infrastrukturpropositionen, när värdet 65 dB(A) angetts för befintliga miljöer. I begreppet ekvivalentnivå ligger ju ett beaktande av att bullernivåerna kan variera under såväl dygn som år. Någon anledning att frånga värdet 65 dB(A) vid just Ölandsleden finns därför inte.

Ölandsleden är vidare inte den enda trafikmiljö där trafiksituationen varierar under året. Likväl används allmänt begreppet trafikårsmedeldygn vid bullerberäkningar, se

t ex Naturvårdsverkets rapport 2001-12-20, Dnr 540-355-01 Rv, Riktvärden för trafikbuller vid nyanläggning eller väsentlig ombyggnad av infrastruktur.

C)

Såvitt förstås ska Vägverket göra två olika utredningar, en baserad på Ingemanssons bullernivåer för sommardygn, och en som baseras på ”bullervärdet för högtrafiken, 43 200 fordon per dygn, på eftermiddagarna sommartid”.

Vägverket accepterar – för det fall att miljödomstolens dom inte upphävs – att lägga Ingemanssons beräknade bullernivåer för sommardygnen till grund för sin utredning.

Vägverket kan däremot inte acceptera föreläggandet att lägga bullervärdet för högtrafiken under eftermiddagarna sommartid till grund för beräkningen. Orsaken är att den högtrafiken – 43 200 fordon – inträffar så sällan, att den rimligen inte kan läggas till grund för en beräkning av ekvivalentnivåer. Vägverket vidhåller alltså att det är fel att lägga ett sällan förekommande momentant högstavärde till grund för en ekvivalentnivåberäkning.

Ett sådant beräkningssätt skulle dessutom innebära att just Mölltorps läge särbehandlades på ett sätt som rimligen inte kan vara försvarligt, med tanke på att åtskilliga tusentals fastigheter i Sverige utsätts för buller dagligen. Enligt uppgift finns enbart inom Vägverket Region Sydösts område tusentals fastigheter, som med ett sådant beräkningssätt ligger över de riktvärden som regering och riksdag fastställt.

Vägverket vidhåller alltså att ett ekvivalentnivåvärde måste baseras på genomsnittliga trafiksiffror under en längre period, och inte på de absolut högsta trafiksiffrorna under några eftermiddagstimmar under sommaren.

Vägverket vill vidare framhålla att även om trafikmedelvärdet 43 200 fordon skulle användas, så kan likväl Ingemanssons beräkning inte användas i den delen. Vid så höga trafikflöden reduceras nämligen fordonens fart i sådan grad att bullernivåerna paradoxalt nog sänks. Enligt Vägverkets egen beräkning föreligger därför ingen skillnad i bullernivå mellan de två alternativen (sommarmedeldygnstrafik respektive maxtrafik under någon eftermiddagstimme sommartid).

Trafikvärdet 43 200 fordon kan alltså inte läggas till grund för en utredning, med mindre att bullernivåerna räknas om med hänsyn till att trafiken vid den trafikmängden håller en minskad hastighet.

D)

Vägverket är medvetet om att föreläggandet ”endast” avser utredningar, inte faktiska åtgärder. Även utredningar kostar dock pengar, som enligt Vägverkets mening kan användas på bättre sätt. Ytterst handlar det om hur samhällets och verkets resurser ska användas. Mölltorps läge är med de riktvärden som regering och riksdag fastställt inte mer bullerdrabbat än andra miljöer. Mot den bakgrunden, samt det faktum att det rör sig om ett begränsat antal fritidsfastigheter, anser Vägverket att det inte är rimligt att just Mölltorps läge ska prioriteras framför andra miljöer.

Borlänge som ovan

Johan Barkelius