

Svea hovrätt  
Miljööverdomstolen, avd 13  
Box 2290  
103 17 STOCKHOLM

**Mål nr M 2780-06, rotel 1304, Vägverket, Region Sydöst ./ Miljö- och byggnadsnämnden i Mörbylånga kommun**

Beredd tillfälle därtill inkommer jag med Vägverkets yttrande över rättens aktbilagor 14, 15, 16, 17, 21 och 22. Yttrandet begränsas dock till vissa delar av bilagorna.

Två frågor är av intresse; dels frågan om begreppet väsentlig ombyggnad, dels frågan om hur de ekvivalenta bullernivåerna ska mätas.

Om det aktuella vägavsnittet inte har väsentligen byggts om, gäller det av regering och riksdag fastställda åtgärdsvärdet 65 dB(A) ekvivalentnivå. I så fall är den andra frågan irrelevant i detta mål, eftersom ekvivalentnivån ligger under detta åtgärdsvärde oavsett hur beräkningen sker.

Väsentlig ombyggnad av väg m m

Att bygga ut en väg med ytterligare körfält är normalt en väsentlig ombyggnad. Likaså kan en förändring av den högsta tillåtna hastigheten vara det, förutsatt att bullersituationen ändras väsentligt till det sämre. Att ”måla om” en väg till flera körfält utan att öka bredden är dock knappast en väsentlig ombyggnad, i vart fall inte om bullersituationen inte förändras väsentligt till det sämre.

I det här fallet är såväl kommunens som Naturvårdsverkets synpunkter rent svärbegripliga. Väg 137 förbi den aktuella bebyggelsen i Möllstorp är nämligen inte ombyggd – tvärtom ser vägen de facto exakt likadan ut som den gjorde redan 1973, då den öppnades för allmän trafik. Vägen har alltså samma bredd och samma plan- och profilläge som vid invigningen 1973(!).

Den ändrade körfältsindelningen är enbart en målningsteknisk uppdelning av befintlig vägyta till fyra körfält mot tidigare två körfält med breda vägrenar.

Beslut Datum, Beslutsfattarens funktion/org	Samråd (i samråd med)		Information (före beslut)		Handläggare Org-enhet	Expedierat Exp (datum, sign)
	Org-enhet	Org-enhet	Org-enhet	Org-enhet		
						2006-12-19/ JB
Namn	Sign	Sign	Sign	Sign	Sign	Avslutat (datum, sign)

Johan Barkelius  
HKutv

Detta utfördes i syfte att uppnå en bättre framkomlighet vid trafiktoppar, och innebär att trafiken då (vid trafiktoppar) flyter smidigare än med den körfältsindelning som var från början. Denna målningstekniska uppdelning av körfälten kan inte märkbart försämra bullersituationen.

I princip är det alltså numera tillåtet att köra även på de tidigare vägrenarna, vilket är den enda skillnaden. I praktiken körde redan tidigare fordon på vägrenarna, varför det ur bullersynpunkt inte innebär några betydande skillnader. Åtgärden genomfördes – som anförts i miljödomstolen – dessutom redan före år 1997.

Ölandsbron är vidare heller inte ombyggd, den är fortlöpande renoverad och underhållen för att kunna tillåta trafiklast på det sätt som avsågs när bron byggdes. Det är enligt Vägverkets mening tämligen självklart att en över trettio år gammal bro, med den trafikbelastning som råder på Ölandsbron, löpande måste renoveras och underhållas. Men löpande renovering och underhåll är inte detsamma som väsentlig ombyggnad. I så fall skulle varenda väg och varenda gata i Sverige vara "väsentligt ombyggd" med jämna mellanrum.

Annorlunda uttryckt – att en trettio år gammal bro försetts med nya kantbalkar och räcken, samt diverse förstärkningsjobb på bärande betongkonstruktioner (t ex bropelare) kan knappast innebära att den är "väsentligt ombyggd".

För tydlighets skull – den aktuella bebyggelsen ligger inte ens intill bron utan på land, ca 250 m från landfästet. Den nya cirkulationsplatsen ligger vidare cirka 600 meter öster om Möllstorps läge. Den är dessutom belägen utmed en helt annan väg – väg 943, inte väg 137 - och saknar helt relevans i målet.

Det är alltså fel att – som Naturvårdsverket – påstå att vägen har "ändrat karaktär". Formuleringen är dessutom oacceptabelt vag och oprecis, och saknar stöd i tidigare förarbeten och praxis.

Beräffande hastigheten så är det för närvarande endast på själva bron som det är variabel hastighet. Variabel hastighet innebär dessutom 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. Det är dock viktigt att Miljöverdomstolen beaktar att på landdelen vid bebyggelsen är högsta tillåtna hastighet fortfarande 70 km/h.

Att trafiken varierar både över dygnet och året är inget unikt för väg 137. Nattrafiken är väsentligt lägre på de flesta vägar och gator i Sverige.

Ölandsleden skiljer sig alltså inte på något nämnvärt sätt från andra trafikstråk i landet.

### Ekvivalenta ljudnivåer

Riktvärdena för buller hör samman med under vilka villkor de gäller. Ett av villkoren är vilken trafikmängd som skall vara utgångspunkten för beräkningar och mätningar av riktvärdena. Det är – självklart - skillnad på trafikmängder och därmed bullersituationen, om man beräknar ett medelvärde för trafiken under ett typiskt år, en typisk sommar eller en typisk midsommarafton.

Normalt är trafiken under sommarens tre mest trafikerade månader (juni, juli och augusti) omkring 50% högre än medeltalet för hela året och bullret därmed 1- 2 dB(A) högre. Eftersom det normalt är på detta viset är det viktigt att riktvärdena definieras för vilken tidsbas för trafiken som de gäller för. Riktvärdena (de av regering och riksdag antagna) har förutsetts beräknas eller mätas med trafikmängden antal fordon under årsmedeldygn som grund. Om tidsbasen hade varit sommarens tre månader hade riktvärdena således satts 1-2 dB(A) högre för att spegla samma standard.

Med andra ord – att det förekommer avsevärda variationer under året har redan beaktats när regering/riksdag fastställt gällande riktlinjer.

Det är således först när trafiken avsevärt överstiger normala årsvariationer som det finns anledning att ändra tidsbas - om ens då. En variation innebär nämligen, förutom att det under vissa perioder bullrar mer, även att det under andra perioder bullrar motsvarande mindre, vilket också ska beaktas. För vistelse inomhus (året runt) får man – enkelt uttryckt - ungefär lika mycket "bättre som sämre". För vistelse utomhus är tiden för nyttjandet av uterummet relevant. Då är inte bara de tre mest trafikerade sommarmånaderna intressanta. Förutom att fastighetsägaren periodvis själv kan vara borta då (av olika orsaker), så har han nytta även av den mindre trafiken före juni och efter augusti. Försommar och höst är nämligen normalt också viktiga tider för utevistelse. Tidsbasen bör alltså snarare vara 5 eller 6 månader (om den inte ska vara 12 månader) och då spelar variationerna än mindre roll.

Tidsbasen bör således vara 12 månader för inom- och utomhusbuller även vid stora trafikvariationer under året. Mer än en fördubblad trafikmängd under sommarens tre mest trafikerade månader är inte något unikt eller ens anmärkningsvärt.

### Övrigt

I övrigt kan Vägverket bara vidhålla och åberopa vad som redan framförts i verkets inlägga till Miljödomstolen 2005-12-01, samt åberopa Naturvårdsverkets egen rapport 2001-12-20, Riktvärden för trafikbuller vid nyanläggning eller väsentlig ombyggnad av infrastruktur.

Som Vägverket redan anfört kan verket – för det fall miljödomstolens dom inte upphävs – acceptera att lägga Ingemanssons beräknade bullernivåer för sommardygnet till grund för sin utredning. Det är dock av vikt för ledning av rättstillämpningen att Miljööverdomstolen i så fall även anger varför hittillsvarande praxis ska frångås, vad gäller beräkningen av ekvivalentnivåvärden. När ska ekvivalentnivåvärden inte beräknas på grundval av årsmedeldygntrafiken?

Det är då också viktigt att Miljööverdomstolen anger vilken tidsbas en begränsad sommardygnsberäkning normalt bör omfatta (April-September? Maj-Oktober?).

Slutligen är det ytterst viktigt (för samtliga väghållare i landet, inklusive kommunerna) att Miljööverdomstolen definierar begreppet ”väsentlig ombyggnad” - om Miljööverdomstolen nu skulle finna att en väg som varit och är oförändrad sedan över trettio år tillbaka likväl anses väsentligen ombyggd.

I annat fall riskerar Miljööverdomstolens dom att – enkelt uttryckt – ersätta en relativt klar och tydlig praxis med en besvärande rättslig ”gråzon”, vilket inte är till gagn för någon.

Borlänge som ovan



Johan Barkelius