



PARTER

Klagande

Trafikverket, 202100-6297
c/o Verksjurist Tomas Söderblom
781 89 Borlänge

Motparter

1. Bygglövs- och tillsynsnämnden i Huddinge kommun
141 85 Huddinge

2. Fällans Fastighetsägarförening
c/o Ylva Sörman Nath

ÖVERKLAGAT BESLUT

Länsstyrelsen i Stockholms läns beslut den 5 september 2024 i ärende nr
1893–2024, se bilaga 1

SAKEN

Föreläggande att vidta trafikbullerreducerande åtgärder på fastigheterna Fällan 3:14
m. fl samt Solvik 13 och 19, Huddinge kommun

DOMSLUT

Med ändring av länsstyrelsens beslut upphäver mark- och miljödomstolen
Bygglövs- och tillsynsnämnden i Huddinge kommuns beslut den 12 december 2023
(§ 12, BTN-2021/274.802).

Avgörandet är elektroniskt undertecknat

Dok.Id 948016

Postadress
Box 69
131 07 Nacka

Besöksadress
Sicklastråket 1

Telefon
08-561 656 00
E-post: mmd.nacka@dom.se
www.nackatingsratt.domstol.se

Expeditionstid
måndag – fredag
08:00–16:30

YRKANDEN M.M.

Trafikverket har yrkat att mark- och miljödomstolen med ändring av länsstyrelsens beslut ska upphäva Bygglovs- och tillsynsnämnden i Huddinge kommuns (nämnden) beslut.

Som grund för sitt överklagande har Trafikverket anfört följande. Trafikverket anser att det inte föreligger särskilda skäl för att frångå den prioritering av åtgärder som anges i infrastrukturpropositionen 1996/97:53 samt att det inte heller är rimligt att vidta bullerreducerande åtgärder i enlighet med nämndens föreläggande.

Tillämpliga riktvärden

Enligt praxis tillämpas de riktvärden för buller som anges i infrastrukturpropositionen 1996/97:53 för att bedöma om god miljö föreligger. Vid bullerstörning från väg innebär det att åtgärder för bullerskydd i regel bara behöver vidtas om bullret vid fasad uppgår till eller överskrider den ekvivalenta nivån 65 dB(A) (se bl.a. Mark- och miljööverdomstolens dom i mål nr. M 4432-20). Detta riktvärde gäller för bostäder uppförda fram till och med våren 1997 (befintlig miljö). Åtgärdsprogram syftande till att klara 65 dBA som ekvivalentnivå utomhus ska genomföras. I fråga om bostäder som är uppförda efter våren 1997, eller vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av infrastruktur, gäller i stället riktvärdet 55 dB(A) ekvivalent nivå utomhus vid fasad.

Trafikverkets arbete med buller

Trafikverket är väl medvetet om att det finns ett generellt behov av att åtgärda trafikbuller i samhället. För Trafikverket är det därför angeläget att så långt som möjligt vidta skyddsåtgärder i de fall störningar från väg- och järnvägstrafiken blir alltför omfattande. Direkta åtgärder är inriktade på att förbättra situationen genom att dämpa och skärma av bullret till exempel med hjälp av bullerskyddsskärmar och olika typer av fasadåtgärder.

Trafikverket arbetar kontinuerligt med att minska bullret för de mest utsatta. För att resultatet av skyddsåtgärderna ska bli så bra som möjligt krävs ett systematiserat

arbetssätt. Åtgärderna måste planeras noga och genomföras på ett rationellt sätt. I annat fall riskeras att de resurser som satsas för att åstadkomma bättre bullerskydd m.m. används på ett sådant sätt att största möjliga nytta inte uppnås. Trafikverket arbetar långsiktigt för att undanröja olägenheter från bullerstörningar. På kort sikt ges de allvarligaste störningarna högst prioritet. Insatser för detta görs genom åtgärder i bullrets spridningsväg i form av skärmar, eller hos mottagaren med fönster-/fasadåtgärder.

När Trafikverket ska bedöma var behovet av skyddsåtgärder är som allra störst måste förhållandena utmed hela landets väg- och järnvägsnät bedömas på ett enhetligt sätt så att åtgärderna verkligen sätts in där de i första hand behövs och med beaktande av vad som bör åstadkommas långsiktigt. Trafikverket anser det därför nödvändigt att utgå ifrån de riktvärden för buller som regeringen har beslutat om. Som riktvärden för god miljö kvalitet anges bullernivåer som inte bör överskridas för att upprätthålla en god miljö. Det bör noteras att nivåerna är vägledande och inte bindande.

Riktvärdena ger uttryck för de störningsnivåer där Trafikverket har att överväga åtgärder för att begränsa störningar. Åtgärdernas omfattning måste avgöras med utgångspunkt från vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt i det enskilda fallet. Riktvärden har genom bifall till proposition 1996/97:53 *Infrastrukturinriktning för framtida transporter* antagits av riksdagen. De angivna riktvärdena för buller bör enligt regeringen ses som långsiktiga mål. Utgångspunkten vid en bedömning av om och vilka bullerbegränsande åtgärder som bör vidtas utmed en viss vägsträcka är att åtgärderna ska syfta till att begränsa bullernivåerna så att dessa inte är högre än vad som motsvarar en god miljö. Det långsiktiga målet är att bullernivån utomhus inte ska överstiga 55 dB(A) ekvivalentnivå. Inriktningen i Trafikverkets arbete med att begränsa buller från väg är dock i första hand, och i linje med infrastrukturpropositionen, att minska bullernivåerna inomhus hos dem som bor i bostäder som uppförts innan år 1997 där den ekvivalenta ljudnivån utomhus vid fasad ligger över 65 dB(A). Anledningen till det är att behovet av åtgärder är mycket omfattande och de mest utsatta bostäderna måste prioriteras.

Åtgärderna ska leda till att bullernivåerna inomhus underskrider riktvärdet på 30 dB(A) ekvivalentnivå och 45 dB(A) maximalnivå. Inom ramen för Trafikverkets arbete med att åtgärda bullerstörningar delas infrastrukturen in i två åtgärds-kategorier: nybyggnad och väsentlig ombyggnad av infrastruktur samt befintlig infrastruktur. Denna indelning har sin grund i nämnda infrastrukturproposition 1996/97:53 och har betydelse när det gäller ambitionsnivån för överväganden och genomförandet av buller- och vibrationsåtgärder. Propositionen innehåller riktvärden som ska tillämpas för ny- och väsentlig ombyggnad av infrastruktur. För befintlig infrastruktur beslutades att trafikverken (Banverket och Vägverket) ska arbeta med åtgärdsprogram för de mest utsatta. Buller- och vibrationsreducerande åtgärder genomförs därför i den takt som anges i Trafikverkets åtgärdsprogram enligt förordning (2004:675) om omgivningsbuller och i enlighet med nationell transportplan.

Trafikverkets bedömning av det aktuella ärendet

Det har inte skett några väsentliga ombyggnationer av riksväg 73 (Nynäsvägen) eller länsväg 271 (Magelungsvägen) i anslutning till de berörda fastigheterna. Av de 19 bullerstörda bostäderna som är föremål för prövning är det tio av husen som är byggda före våren 1997. Dessa bostäder utgör befintlig miljö och ska klara ekvivalentnivå utomhus på 65 dB(A). Av bullerberäkningen framgår att den ekvivalenta ljudnivån utomhus vid samtliga av dessa fastigheter ligger under 65 dB(A). Fastigheterna omfattas således inte av den första etappen i åtgärdsprogrammet i infrastrukturpropositionen. Bostäderna som är byggda mellan 1999 och 2011 utgör inte befintlig bebyggelse och omfattas inte heller de av den första etappen i åtgärdsprogrammet i infrastrukturpropositionen. Inte någon av de bostäder som är föremål för prövning omfattas således av åtgärdsprogrammet. Det följer av praxis att det krävs särskilda skäl för att i ett enskilt fall frångå det nationella åtgärdsprogrammet (se bl.a. MÖD 2000:32 och Mark- och miljööverdomstolens dom i mål nr. M 3200-17). Trafikverket anser att det i förevarande fall inte föreligger några särskilda skäl att göra avsteg från åtgärdsprogrammet. Den bedömningen delas av länsstyrelsen, trots det har länsstyrelsen kommit fram till att

nämnden haft fog för sitt beslut att förelägga Trafikverket om bullerskyddande åtgärder med hänvisning till miljöbalkens bestämmelser om olägenhet för människors hälsa och god miljö. Trafikverket anser att det strider mot den praxis som utbildats på området samt mot infrastrukturpropositionen och den prioriteringsordning som den föreskriver. Föreligger inte särskilda skäl att göra avsteg från åtgärdsprogrammet i infrastrukturpropositionen finns inte skäl för tillsynsmyndigheten att förelägga verksamhetsutövaren att vidta bullerskyddande åtgärder. Nedan utvecklar Trafikverket skälen till att det inte föreligger särskilda skäl att frånga infrastrukturpropositionen.

Vad avser de fastigheter som utgör befintlig miljö ligger samtliga fastigheter med god marginal under 65 d (BA). Vad avser de bostäder som byggts under perioden 1999 till 2011 har de uppförts invid en befintlig statlig väg och redan vid tidpunkten för uppförandet av de aktuella husen fanns krav på skydd mot buller, vilket framgår av bl.a. 2 § lag [1994:847] om tekniska egenskapskrav på byggnadsverk m.m. samt Boverkets bygg-regler, BBR). Av BFS 1998:38 BBR 7:2 Bostäder framgår att *”Bostäder inklusive deras ytterväggar, bjälklag och tak, dörrar, fönster och luftintag, skall utformas så att buller utomhus och i angränsande utrymmen dämpas och inte i besvärande grad påverkar dem som vistas i bostaden. Om bullrande verksamhet gränsar till bostäder, skall särskilt ljudisolerande åtgärder vidtas.”* En byggnad ska således vara projekterad och uppförd på ett sådant sätt att buller ligger på en nivå som inte medför en oacceptabel risk för människors hälsa och som möjliggör sömn, vila och arbete under tillfredsställande förhållanden. Inte bara den befintliga buller-situationen ska beaktas utan även framtida trafiks buller- och vibrationsstörningar från den befintliga vägen ska beaktas. Ansvaret för att riktvärden följs ligger på byggherren och på kommunen som prövar bygglovsansökan.

Utifrån det anförda kan det inte vara rimligt att ålägga Trafikverket allt ansvar för bullersituationen för de hus som är uppförda efter våren 1997. Om Trafikverket som verksamhetsutövare för befintliga statliga vägar och järnvägar ska tvingas vidta bullerreducerande åtgärder för bostäder som uppförts efter 1997 fram till 2015 där

Ljudnivån överskrider den ekvivalenta nivån 55 dB(A) kommer det innebära mycket omfattande åtgärder. Under perioden 1997 till 2015 har många bostäder byggts i trafikbullerutsatta områden och avsteg har då ofta gjorts från de riktvärden som anges. I Boverkets rapport 2011:10 *Trafikbuller och nybyggda bostäder* beskrivs att 20 procent av de lägenheter som byggdes under perioden 1998 – 2008 exponerats vid någon del av bostaden för ljudnivåer högre än 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå. Det angivna bekräftas i det aktuella ärendet. Av de nio bostäder som uppförts mellan 1999 och 2011 omfattas fyra av bostäderna av detaljplan för ”FÅLLAN 4:35 M.fl., Trångsund” (antagandehandling 0126-14710), antagen den 8 november 2007. Av planbeskrivningen framgår att riksdagens riktvärden inte uppfylls vid lokalisering av tillkommande bostäder men att avsteg från riktvärdena i detta fall kunde accepteras mot bakgrund av det centrala och kollektivnära läget, och för att det rörde sig om en mindre del kompletterande bebyggelse i anslutning till befintlig bebyggelsestruktur. Avsteg från infrastrukturpropositionen får antas ha skett på motsvarande sätt även avseende de övriga 5 bostäderna som uppförts mellan 1999 och 2011. Genom att tillåta bostäder i dessa miljöer ökar hela tiden antalet bostäder som är i behov av bullerskyddsåtgärder. Ansvaret för att vidta nödvändiga bullerskyddsåtgärder från väg och järnväg kan därför inte rimligtvis landa enkom på Trafikverket. Några särskilda skäl att frångå den prioritering av åtgärder som anges i Infrastrukturpropositionen finns därför inte oaktat att fler bostäder än de som är föremål för föreläggandet blir hjälpt av bullerskyddsåtgärder. (Jfr MÖD 2008:27 där bullernivån överskred ekvivalentnivån 65 dB(A) för över 200 boende med betydligt fler som skulle få nytta av bullerskyddsåtgärder).

Det ska i detta sammanhang också noteras att det från och med den 1 juni 2015 vid planläggning samt i ärenden om bygglov och förhandsbesked gäller att trafikbuller inte bör överskrida 60 dB(A) vid fasad (3 § *förordning [2015:216] om trafikbuller vid bostads-byggnader*). De åtgärdsprogram som fastställs enligt *förordningen (2004:675) om omgivningsbuller* syftar till att uppnå miljö kvalitets-normen att buller inte ska medföra skadliga effekter på människors hälsa. Av Mark- och miljööverdomstolens dom i MÖD 2019:18 går att utläsa att de ”... grundvärden

som anges i förordningen (2015:216) får anses ge uttryck för vilka nivåer som idag bedöms godtagbara för att förebygga olägenhet för människors hälsa”. Ett överskridande av planbestämmelsen som angav att 55 dB(A) skulle klaras kunde därför godtas som en liten avvikelse när ljudnivåerna inte överskred 60 dB(A).

Av de 9 bostäderna som överstiger 55 dB(A) är det bara 4 som inte klarar 60 dB(A) och övriga 5 överskrider riktvärdet med mellan 0,8-2 decibel. Det anförda talar ytterligare för att det inte finns särskilda skäl att frånga det nationella åtgärdsprogrammet i infrastrukturpropositionen. Det ska understrykas att verksamhetsutövaransvaret gäller i den utsträckning det inte kan anses orimligt att uppfylla (2 kap. 7 § miljöbalken). Det som framförts ovan har också bäring vid en skälighetsbedömning. Även om domstolen skulle komma fram till att det föreligger särskilda skäl att göra avsteg från åtgärdsprogrammet till infrastrukturpropositionen är det utifrån vad som framfört ovan inte skäligt att Trafikverket ska vidta de förelagda bullerskyddsåtgärderna. Dessutom står kostnaderna för bullerskyddsåtgärderna inte i rimlig proportion till bullerproblemets omfattning.

Länsstyrelsen har ifrågasatt de av Trafikverket tillkommande kostnaderna om 3 miljoner kr utöver de i trafikbullerutredningen angivna 10 miljoner kr. Trafikverket har stor erfarenhet av vad dylika bullerskyddsåtgärder kostar och underhållskostnader är en självskriven kostnadspost som måste medräknas, likaså kostnader för trafiksäkerhetsåtgärder. Men även utifrån en kostnad om 10 miljoner kr står kostnaden inte i proportion till nyttan av att vidta bullerskyddsåtgärder för 19 bostäder när bullernivåerna vid bostäderna inte överskrider riktvärdet om 65 dB(A) vid fasad och inte någon av bostäderna omfattas av det nationella åtgärdsprogrammet till infrastrukturpropositionen.

Sammanfattningsvis finns inte några omständigheter i detta fall som skulle motivera ett avsteg från den prioritering av åtgärder som anges i Infrastrukturpropositionen. Det finns därför inte fog att förelägga Trafikverket att vidta bullerskyddsåtgärder för de angivna fastigheterna. Med ändring av länsstyrelsens beslut ska därför nämndens beslut upphävas.

Bygglovs- och tillsynsnämnden i Huddinge kommun har uppgett att vad Trafikverket anfört i sitt överklagande inte förändrar nämndens ställningstagande.

Fällans Fastighetsägareförening (Fällan) har motsatt sig ändring av kommunens beslut och har i huvudsak och sammanfattningsvis anfört följande till stöd för detta. Frågan om bullerplank har drivits av Fällan mot såväl Trafikverket som Huddinge kommun i drygt 50 år, ända sedan beslut fattades att bygga en motorled dragen precis utanför området Fällan i Huddinge. Området är mycket utsatt då det ligger nära längs motorleden invid sjön Magelungen som kastar eko av ljuden från trafiken in mot Solvik. Samfällighetsförening har i egen regi drivit frågan om bullerplank mot Trafikverket och bekostade själva en utredning gjord av konsultbolaget Ramböll (2017, reviderad 2019). Det är således fler fastigheter än klagande i ärendet som är berörda och starkt utsatta för det buller som studsar mot Solvik och Fällan och utgör ett påfrestande utsatt läge med konsekvenser för hälsan och välbefinnande. I samband med att Huddinge kommun tog på sig att driva frågan för klagande i Fällan och Solvik, var Solviks samfällighetsförening i tron att de som samfällighet ingick som klagande för samtliga medlemmar då de redan hade pågående ärende på Trafikverket om bullerplank. De vill framföra detta då Trafikverkets motiv till överklagan är att kostnaden för bullerplank inte står i proportion till antalet klagande. De anser också att beslutet är orimligt då det är för stor diskrepans mellan värdet av ljudet på bullret och kostnaden. De vill i sammanhanget påpeka att bullret inte har mätts över tid, årstider och väder, alla faktorer som påverkar bullret och som de skrivit om i sina underlag. För de boende är det självklart att bullerplank har en kostnad. Det är förståeligt att Huddinge kommun valt den lägre kostnaden för bullerplank enligt förslaget i utredningen som hänvisas till, vilket vi finner samhällsekonomiskt uthålligt. Den kostnaden anser de står i rimlig proportion till det buller vi utsätts och utsatts för.

Fällan vill med bestämdhet understryka att Trafikverket i sitt överklagande angett att skillnaden av medelvärde av bullernivån med och utan bullerplank är så liten, att det inte är värt kostnaden för investeringen. För de som drabbas av bullret är det inte medelvärdet som är intressant utan det högsta värdet, vilket inträffar vid ostlig vind och våt vägbanan. Då är bullret mest högfrekvent och väldigt

störande. Ett bullerplank gör då stor nytta, eftersom det skärmar av det högfrekventa bruset från däckan mot vägbanan på ett effektivt sätt. Trafiken på Nynäsvägen har ökat betydligt de senaste åren vilket påverkar bullernivån mot Fållan. Vega är ett nytt område som byggs öster om Fållan. Biltrafiken passerar Nynäsvägen och Fållan på vägen dit vilket ökar trycket på vägarna. Ett nytt område byggs också längs Nynäsvägen vid Drevviken, Larsboda. Det kommer också öka biltrafiken och därmed bullret från de som är bilburna och åker och handlar i Länna och Port 73. En ny hamn Stockholm Norvik hamn har byggts i Nynäshamn, en containerterminal, vilken ökar den tyngre trafiken och därmed höjer bullernivån mot Fållan. De vill särskilt understryka den negativa påverkan på hälsan som buller medför som högt blodtryck, stroke, hjärtinfarkt. Att leva med och i en bullrig miljö orsakar ett stresspåslag i kroppen, vilket bl.a. påverkar sömnkvaliteten och leder till mindre återhämtning. Klaganden representerar 28 fastigheter i Fållan som är påverkade av bullerstörningar med adresser på Amaryllisvägen, Skattetorpssvägen, Björkallén, Bellmansvägen och Solviks Strand.

Nedan följer kommentarer från de klagande boende i sammanfattning.

Vi har lång erfarenhet av bullerexponeringen. Bullerstörningarna är väldigt beroende av väderleken. Med vindstilla och ett tjockt snötäcke hörs det nästan inte alls. Värst är på sommaren med den vanligtvis sydostliga vinden, då bullret är så starkt att det är svårt att samtala utomhus. Vid regnväder är det värst, det blir ett mycket kraftfullt tillskott av däckljudet mot den våra vägbanan. De blir mycket störda av bullret från Nynäsvägen, sträckan i höjd med Solviks strand upp till avfarten mot Skogås. Ljudet åker rakt över vattnet. Fållan är en halvö i sjön Magelungen, på två sidor gränsande mot motortrafik och leder - Magelungsvägen och Nynäsvägen. Ljudet sprids över hela östra Magelungen och förstärks av nordliga och östliga vindar, vilket är väldigt störande. Under den varma årstiden då man är mycket utomhus är trafikbullret mycket störande från östra delen av sjön, mot Djupån. Nynäsvägen går ned i en svacka vid den delen av sjön och vid östliga/sydostliga vindar vandrar bullret med enkelhet över det öppna vattnet mot de fastigheter som ligger vid vattnet. Bullret över sjön har förvärrats med åren,

sannolikt på grund av tung trafik. En boende kan minnas tiden innan vägen byggdes då man kunde höra fåglarna sjunga från andra sidan sjön, vilket inte gått sedan dess. Redan när vägen planerades i början av 1970- talet jobbade Fållan hårt för en alternativ dragning av vägen/alternativt bullerskydd. Bullret har blivit värre med åren och de upplever det alltmer påtagligt under de 20 år de bott här. Numera öppnar de inte fönstret dagtid (där de sitter och arbetar) som vetter mot väg 73 då de blir så störda av bullret, vilket gör att inomhusluften blir ofräsch. Nynäsvägen går ned i en grop mellan Trångsund och Skogås vilket förstärker ljudet. De har lång erfarenhet av bullerexponeringen. Med hänvisning till ovan är det därför nödvändigt att göra mätningar av bullret under olika årstider och vindriktningar för att förstå den bullerstörning som Fållan är utsatt för.

DOMSKÄL

Frågan i målet är om Bygglövs- och tillsynsnämnden haft fog för att förelägga Trafikverket, att vidta trafikbullerreducerande åtgärder på fastigheterna Fållan 3:14 m.fl. samt Solvik 13 och 19, Huddinge kommun.

Enligt praxis tillämpas de riktvärden för buller som anges i infrastrukturpropositionen 1996/97:53 för att bedöma om god miljö råder. Vid bullerstörning från väg innebär det att åtgärder för bullerskydd i regel bara behöver vidtas om bullret vid fasad uppgår till eller överskrider den ekvivalenta nivån 65 dB(A). Detta riktvärde gäller för bostäder uppförda fram till och med våren 1997 (befintlig miljö). I fråga om bostäder som är uppförda efter våren 1997, eller vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av infrastruktur, gäller i stället riktvärdet 55 dB(A) ekvivalent nivå utomhus vid fasad. I infrastrukturpropositionen anges att åtgärdsprogram bör genomföras för att successivt förbättra bullersituationen i befintliga bullerexponerade miljöer. Där anges att riktvärdet för befintlig bebyggelse ska ses som ett första etappmål och att åtgärdsprogram skulle genomföras snarast under planperioden, dvs. 1998-2007. Enligt proposition 2012/13:25 ska emellertid riktvärdena enligt infrastrukturpropositionen vara vägledande även i fortsättningen.

I det aktuella fallet har det inte skett några väsentliga ombyggnationer av riksväg 73 (Nynäsvägen) eller länsväg 271 (Magelungsvägen) i anslutning till de berörda fastigheterna. Tio av de bullerstörda bostäderna som är byggda före våren 1997. Dessa bostäder utgör befintlig miljö och ska klara ekvivalentnivå utomhus på 65 dB(A). Av bullerberäkningen framgår att den ekvivalenta ljudnivån utomhus vid samtliga av dessa fastigheter ligger under 65 dB(A). Fastigheterna omfattas alltså inte av den första etappen i åtgärdsprogrammet i infrastrukturpropositionen. Bostäderna som är byggda mellan 1999 och 2011 utgör inte befintlig bebyggelse och omfattas inte heller de av den första etappen i åtgärdsprogrammet i infrastrukturpropositionen.

Det krävs särskilda skäl för att i ett enskilt fall förelägga om bullerdämpande åtgärder trots att bullernivån inte överskrider gällande riktvärden. Enligt domstolens bedömning finns inte något sådant särskilt skäl i det här fallet. Vad Fållans fastighetsägareförening eller Bygglovs- och tillsynsnämnden i Huddinge kommun anfört föranleder ingen annan bedömning. Bygglovs- och tillsynsnämnden i Huddinge kommuns beslut ska därför upphävas.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga 2 (MMD-02)

Överklagande senast den 24 juni 2025. Prövningstillstånd krävs.

Peter Winge

Christina Odén

I domstolens avgörande har deltagit rådmannen Peter Winge, ordförande, och tekniska rådet Christina Odén. Föredragande har varit föredragandejuristen Victoria Arvidsson.



Parter
Se sändlista

NACKA TINGSRÄTT

INKOM: 2024-09-30
MÅLNR: M 7636-24
AKTBIL: 2

Överklagande av föreläggande att vidta trafikbullerreducerande åtgärder på fastigheterna Fållan 3:14 m.fl samt Solvik 13 och 19, Huddinge kommun

Beslut

Länsstyrelsen avslår överklagandet.

Beskrivning av ärendet

Bygglövs och tillsynsnämnden i Huddinge kommun, nämnden, beslutade den 12 december 2023 (§ 12, BTN-2021/274.802) att

1. förelägga Trafikverket, organisationsnummer 202100-6297, att senast tolv månader efter att detta beslut vunnit laga kraft, vidta det åtgärdsförslag som benämns Alternativ 2 i Trafikverkets åtgärdsförslag daterat 2023-08-25 samt de fastighetsnära åtgärder som redovisats för fastigheten Fållan 4:2 i samma åtgärdsförslag.

2. Klagomålsärendet avskrivs i den del som rör fastigheten Fållan 4:30.

I tjänsteutlåtandet som hör till beslutet framgår omständigheterna i ärendet och bedömningen, **se bilaga 1**.

Trafikverket har överklagat beslutet. Trafikverket yrkar att länsstyrelsen upphäver beslutet att förelägga Trafikverket att vidta det åtgärdsförslag som benämns alternativ 2 i Trafikverkets åtgärdsförslag daterat 2023-08-25.

Trafikverket anför följande till stöd för sitt överklagande. Det är orimligt att kräva bullerskyddsåtgärder enligt Alternativ 2 vid Fållan till en kostnad av minst 10 miljoner kronor för så pass låga överskridanden av bullerriktvärdena. Värdet av beräknad

bullerminskning för aktuella 19 fastigheter är drygt 7 miljoner kronor beräknat med den analysmetod som beskrivs i rapporten "Analysmetod och samhällsekonomiska kalkylvärden för transportsektorn". Detta ska dock ställas i förhållande till investeringskostnaden på drygt 10 miljoner kronor samt en tillkommande underhållskostnad på drygt 2 miljoner kronor för kalkylperioden 30 år. Det tillkommer även kostnader för trafiksäkerhetsåtgärder om skärmar ska anläggas i befintlig anläggning. Det kan röra sig om minst 1 miljon kronor.

Sammantaget överstiger kostnaderna på drygt 13 miljoner kronor vida nyttan av åtgärden och är därmed inte samhällsekonomisk lönsam. Kravet på dessa åtgärder ska därför undanröjas.

Trafikverket utför bullerskyddsåtgärder där de ger störst nytta för samhället. Det rör sig först och främst om bostäder med bullernivåer över ekvivalentnivå 65 dBA. Detta finns beskrivet i Trafikverkets åtgärdsprogram enligt förordningen om omgivningsbuller, 2019-2023, 2018:196.

Fållans Fastighetsägareförening (FFF) har inkommit med en skrivelse i ärendet. De anför i skrivelsen bl.a. följande. Frågan om bullerplank har drivits av dem mot såväl Trafikverket som Huddinge kommun i drygt 50 år, ända sedan beslut fattades att bygga en motorled dragen precis utanför området Fållan i Huddinge. Frågan aktualiserades åter via en motion till FFFs årsmöte av en medlem år 2020 som utgör grunden till nuvarande beslut.

Denna fråga har också drivits av Solviks strands samfällighetsförening sedan mitten av 2000-talet. Solvik, som är en nyare del av Fållan, har 27 fastighetsägare som medlemmar i samfällighetsföreningen. Området är mycket utsatt då det ligger nära motorleden invid sjön Magelungen som kastar eko av ljuden från trafiken in mot Solvik. Samfällighetsföreningen har i egen regi drivit frågan om bullerplank mot Trafikverket och bekostade själva en utredning gjord av konsultbolaget Ramböll (2017, reviderad 2019). Det ärendet har på Trafikverket haft ärendenummer TRV 2017/108179 och TRV 2021/10529 och utgör en del av underlaget i pågående ärende i samarbete med FFF som ställt sig bakom ärendet.

Det är således fler fastigheter än de klagande i ärendet som är berörda och starkt utsatta för det buller. I samband med att Huddinge kommun tog på sig att driva frågan för klagande i Fållan och Solvik, var Solviks samfällighetsförening i tron att de som

samfällighet ingick som klagande för samtliga medlemmar då de redan hade pågående ärende på Trafikverket om bullerplank.

Trafikverkets anger i sina motiv till överklagan att kostnaden för bullerplank inte står i proportion till antalet klagande. De anser också att beslutet är orimligt då det är för stor diskrepans mellan värdet av ljudet på bullret och kostnaden. FFF vill i sammanhanget påpeka att bullret inte har mätts över tid, årstider och väder, alla faktorer som påverkar bullret och som FFF skrivit om i sina underlag. För de boende är det självklart att bullerplank har en kostnad. Det är förståeligt att Huddinge kommun valt den lägre kostnaden för bullerplank enligt förslaget i utredningen. Den kostnaden anser FFF står i rimlig proportion till det buller de boende utsätts och har utsatts för. FFF önskar därför att Huddinge kommuns beslut kvarstår så att de boende får det bullerplank de så länge eftersträvat och har stort behov av.

Motivering till beslutet

Frågan länsstyrelsen ska ställning till är om nämnden har haft fog för att förelägga Trafikverket att vidta det åtgärdsförslag som benämns Alternativ 2 i Trafikverkets åtgärdsförslag daterat 2023-08-25.

Länsstyrelsen tolkar Trafikverket som att Trafikverket inte överklagar nämndens föreläggande vad gäller att utföra de fastighetsnära åtgärder som redovisats för fastigheten Fållan 4:2 i samma åtgärdsförslag.

Frågan om och i vilken utsträckning bullerdämpande åtgärder ska vidtas har prövats av Mark- och miljööverdomstolen vid ett flertal tillfällen (se bl.a. MÖD 2007:16, MÖD 2008:27 samt Mark- och miljööverdomstolens dom den 29 september 2016 i mål nr M 9655-15 och den 27 mars 2018, mål nr 3200-17). Av dessa avgöranden framgår att det generellt finns ett behov av att åtgärda trafikbuller i samhället och att utgångspunkten bör vara att bullernivåerna inte ska vara högre än vad som motsvarar en god miljö (se Mark- och miljööverdomstolens dom den 12 september 2018 i mål nr M 6855-17 och där refererade avgöranden).

En god miljö har ansetts motsvara de riktvärden för ny- och ombyggnationer som framgår av infrastrukturpropositionen (prop. 1996/97:53). Dessa anges till 55 dB(A) som ekvivalentnivå utomhus vid fasad, 30 dB(A) ekvivalentnivå inomhus och 45 dB(A) som maximalnivå inomhus nattetid.

När det gäller befintliga bostäder som exponeras för vägtrafikbuller anges dock att i en första etapp bör åtgärdsprogram genomföras som syftar till att klara angivna nivåer för buller inomhus för de fastigheter med 65 dB(A) eller mer som ekvivalentnivå utomhus (se a prop. s. 43 f). Anledningen till detta är att behovet av åtgärder är mycket omfattande och de mest utsatta bostäderna måste prioriteras.

Vid bullerstörning från väg innebär det att åtgärder för bullerskydd i regel bara behöver vidtas om bullret vid fasad uppgår till eller överskrider den ekvivalenta nivån 65 dB(A). Detta riktvärde gäller för bostäder uppförda fram till och med våren 1997 (befintlig miljö). I fråga om bostäder som är uppförda efter våren 1997, eller vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av infrastruktur, gäller istället riktvärdet 55 dB(A) ekvivalent nivå utomhus vid fasad. Bullerskyddsåtgärder eller andra försiktighetsmått i nyare befintlig miljö ska enligt miljöbalken övervägas om olägenhet för människors hälsa kan befaras eller om god miljö inte nås.

Av praxis framgår att det i särskilda fall kan finnas anledning att överväga bullerdämpande åtgärder i äldre befintlig miljö vid lägre bullernivåer (jfr MÖD 2000:32 och Mark- och miljööverdomstolens dom den 27 juni 2013 i mål nr M 1472-13). Sådana särskilda fall har bedömts vara när störningen även omfattar andra störningar såsom vibrationer eller exempelvis när en skola exponerats. Sådana särskilda skäl som framgår av praxis för att göra avsteg från åtgärdsprogrammet föreligger inte i detta ärende.

Av de bullerberäkningar som genomförts i ärendet framgår att den ekvivalenta ljudnivån utomhus vid fasad understiger 65 dB(A) vid samtliga bostäder förutom vid en. Gällande sistnämnda fastighet har nämnden även förelagt Trafikverket att genomföra fastighetsnära åtgärder. Trafikverket har inte överklagat nämndens föreläggande i denna del. Bullernivåer vid övriga fastigheter varierar mellan strax över 55 dBA till knappa 64 dBA.

Beslutet omfattar 19 fastigheter som ligger inom en sammanhållen bebyggelse. Av dessa fastigheter är det drygt hälften som är byggda innan 1997 och därmed räknas till äldre befintlig bebyggelse. Såsom redogjorts för ovan hanteras buller vid bostäder olika beroende på om bostaden kan hänföras till äldre befintlig miljö eller nyare befintlig miljö. För nyare befintlig miljö gäller, som framgår ovan, att när riktvärdet 55 dB(A) ekvivalent nivå utomhus vid fasad överskrids ska bullerskyddsåtgärder eller andra försiktighetsmått övervägas.

Kostnaden för åtgärdsförslaget alternativ 2 i trafikbullerutredningen anges vara ca 10 miljoner kronor. Trafikverket anför dock i överklagandet att kostnaden blir ca 13 miljoner kronor för åtgärden. Det kan inte uteslutas att den faktiska kostanden kan överstiga den angivna kostanden angiven i trafikbullerutredningen. Trafikverket har däremot inte stöd i någon kostandsutredning för sin bedömning om att den faktiska kostanden skulle uppgå till 13 miljoner kronor. Denna uppgift kan därmed inte utan vidare godtas. Länsstyrelsen har därför att utgå från kostanden i trafikbullerutredningen – d.v.s. 10 miljoner kronor. Åtgärden innebär en reduktion av ljudnivån på mellan 7-2 dB.

Vid en skälighetsavvägning ska nyttan vägas mot kostnaden. Även om förelagd åtgärd är förenad med en relativt stor kostnad innebär den, oaktat att nivån för god miljö inte nås, en hörbar sänkning av bullernivån för flera bostäder. I bostadsområdet finns det även äldre befintlig bebyggelse. Enligt praxis motiverar aktuella bullernivåer för dessa bostäder inte den förelagda åtgärden. Länsstyrelsen finner dock att nyttan av åtgärden även för dessa bostäder bör beaktas vid skälighetsavvägningen. Därtill kommer ytterligare bostadsfastigheter, utöver de som är aktuella i föreläggandet, att gynnas av åtgärden.

Sammanfattningsvis finner länsstyrelsen att nämnden har haft fog för sitt beslut. Länsstyrelsen bedömer att förelagda åtgärder är miljömässigt motiverade och att de inte kan anses mer ingripande än vad som behövs. Vad Trafikverket har anför i sitt överklagande medför ingen annan bedömning. Beträffande utformningen av föreläggandet finner länsstyrelsen att det är tillräckligt tydligt och precist för att Trafikverket ska kunna efterkomma föreläggandet.

Bestämmelser som beslutet grundas på

Enligt 2 kap. 3 § första stycket miljöbalken (1998:808) ska alla som bedriver eller avser att bedriva en verksamhet eller vidta en åtgärd utföra de skyddsåtgärder, iaktta de begränsningar och vidta de försiktighetsmått i övrigt som behövs för att förebygga, hindra eller motverka att verksamheten eller åtgärden medför skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön.

I 2 kap. 7 § miljöbalken fastställs att kraven i bl.a. 2 kap. 3 § miljöbalken gäller i den utsträckning det inte kan anses orimligt att uppfylla dem. Vid denna bedömning ska särskild hänsyn tas till

nyttan av skyddsåtgärder och andra försiktighetsmått jämfört med kostnaderna för sådana åtgärder.

I 9 kap. 3 § miljöbalken fastställs att begreppet olägenhet för människors hälsa innebär en störning som enligt medicinsk eller hygienisk bedömning kan påverka hälsan menligt och inte är ringa eller helt tillfällig. I förarbetena anges att t.ex. buller kan utgöra en sådan störning (prop. 1997/98:45, del 2 s. 109).

Det anges i 26 kap. 9 § miljöbalken att en tillsynsmyndighet i det enskilda fallet får besluta om de förelägganden och förbud som behövs för att miljöbalken samt föreskrifter, domar och andra beslut som har meddelats med stöd av balken ska följas. Mer ingripande åtgärder än vad som behövs i det enskilda fallet får inte tillgripas.

Av 26 kap. 19 § miljöbalken framgår att den som bedriver en verksamhet som kan befaras medföra olägenheter för människors hälsa eller påverka miljön fortlöpande ska planera och kontrollera verksamheten för att motverka och förebygga sådana verkningar.

I Regeringens proposition 1996/97:53 s. 44 f. Infrastrukturinriktningen för framtida transporter (infrastrukturpropositionen), anges riktvärden för trafikbuller. Riktvärdena bör enligt propositionen normalt inte överskridas vid nybyggnation av bostadsbebyggelse eller vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur.

I propositionen anges följande riktvärden:

30 dB(A) ekvivalentnivå inomhus,

45 dB(A) maximalnivå inomhus nattetid,

55 dB(A) ekvivalentnivå utomhus (vid fasad),

70 dB(A) maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad.

För att komma tillrätta med störningar i befintlig bebyggelse av trafikbuller och på sikt uppnå angivna riktvärden inomhus, föreslås i propositionen ett åtgärdsprogram som i en första etapp ska omfatta de fastigheter som exponeras av vägtrafikbuller från och med 65 dB(A) ekvivalentnivå utomhus vid fasad.

I proposition 2012/13:25 s. 79 f, Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem, har regeringen angett att riktvärdena som anges i prop. 1996/97:53 även i fortsättningen bör vara vägledande i

planerings-sammanhang för såväl transportinfrastruktur som bostadsbebyggelse.

Du kan överklaga beslutet

Se bilaga med överklagandehänvisning.

Beslutande

Beslutet har fattats av jurist Katarina Svedelius.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.

Sändlista

Klagande

Trafikverket - trafikverket@trafikverket.se

Kopia till

Bygglovs och tillsynsnämnden i Huddinge kommun -
miljotillsyn@huddinge.se

Fällans Fastighetsägareförening - ylvanath@gmail.com

Bilagor

1. Tjänsteutlåtande daterat den 20 november 2023
2. Överklagandehänvisning mark- och miljödomstolen

Datum
2023-11-20

Ärendenummer
Castor: HÅLS.2021.412
W3D3: BTN-2021/274

Handläggare
Rebecca Göthammar
Rebecca.Gothammar@huddinge.se
08-535 364 59

Bygglovs- och tillsynsnämnden

Föreläggande att vidta trafikbullerreducerande åtgärder på fastigheterna Fållan 3:14 m.fl. samt Solvik 13 och 19

Förslag till beslut

1. Trafikverket (202100-6297) föreläggs att, senast tolv månader efter att detta beslut vunnit laga kraft, vidta det åtgärdsförslag som benämns *Alternativ 2* i Trafikverkets åtgärdsförslag daterat 2023-08-25 samt de fastighetsnära åtgärder som redovisats för fastigheten Fållan 4:2 i samma åtgärdsförslag.
2. Klagomålsärendet avskrivs i den del som rör fastigheten Fållan 4:30.

I miljö- och bygglovsförvaltningens tjänsteutlåtande daterat den 20 november 2023 framgår motivering för beslutet. Där finns även upplysningar som är viktiga i ärendet.

Stöd för beslut

Beslutet är fattat med stöd av 2 kap. 2 och 3 §, 9 kap. 3 §, 26 kap. 9 § miljöbalken (1998:808), MB.

Sammanfattning

Ärendet rör ett klagomål på trafikbuller från boende i Fållans Fastighetsägarförening i området Fållan i Trångsund vid fastigheterna Fållan 3:14, Fållan 4:2, Fållan 4:10, Fållan 4:11, Fållan 4:31, Fållan 4:34, Fållan 4:35, Fållan 4:36, Fållan 4:37, Fållan 4:38, Fållan 4:41, Fållan 4:71, Fållan 4:72, Fållan 4:74, Fållan 4:78, Fållan 4:81, Fållan 4:82, Solvik 13 och Solvik 19.

Beskrivning av ärendet

Ett klagomål på trafikbuller inkom den 26 januari 2021 från Fållans Fastighetsägarförening. Av klagomålet framgår att flera boende i föreningen Fållan upplever bullerstörningar från trafiken på riksväg 73 (Nynäsvägen) och länsväg 271 (Magelungsvägen).

Den 26 oktober 2021 beslutade bygglovs- och tillsynsnämnden att förelägga Trafikverket att för fastigheterna Fållan 3:14, Fållan 4:2, Fållan 4:10, Fållan 4:11,

HUDDINGE KOMMUN

Postadress
Huddinge kommun
Miljö- och bygglovsförvaltningen
141 85 Huddinge

Besök
Hälsövägen 7
Flemingsberg

Tfn vxl 08-535 300 00

mbf@huddinge.se
www.huddinge.se

Fållan 4:30, Fållan 4:31, Fållan 4:34, Fållan 4:35, Fållan 4:36, Fållan 4:37, Fållan 4:38, Fållan 4:41, Fållan 4:71, Fållan 4:72, Fållan 4:74, Fållan 4:78, Fållan 4:81, Fållan 4:82, Solvik 13 och Solvik 19 inkomma med ett åtgärdsförslag. Förslaget skulle innehålla en beskrivning över vilka åtgärder som kan vidtas för att reducera trafikbullret till en dygnsekvivalent ljudnivå om 55 dBA.

Beslutet överklagades av Trafikverket den 19 november 2021 till Länsstyrelsen i Stockholms län. Genom beslut den 24 mars 2023 beslutade länsstyrelsen att ändra tidpunkten för när ett åtgärdsförslag skulle redovisas samt att avslå Trafikverkets överklagande i övrigt.

Trafikverkets åtgärdsförslag

En utredning kring nuvarande ljudnivåer och förslag på åtgärder redovisades av Trafikverket den 15 september 2023 som svar på nämndens föreläggande. Utredningen har tagits fram av Akustikkonsulten i Sverige AB på uppdrag av Trafikverket och innehåller förslag på två olika åtgärder som kan vidtas för att sänka bullernivån vid berörda fastigheter. I utredningen presenteras även en förnyad bullerutredning som är baserad på trafikflöden från 2019, som räknats upp med 2 procent per år för att motsvara flöden för år 2023.

I det första åtgärdsförslaget (benämnt alternativ 1) föreslås en 1,6 meter hög bullerskyddsskärm utmed Nynäsvägen och påfartsrampen på brodelen kombinerat med en 2,5 meter hög bullerskyddsskärm utmed påfartsrampen innan bron.

I det andra åtgärdsförslaget (benämnt alternativ 2) föreslås en bullerskyddsskärm placerad på samma plats som i alternativ 1, men som istället kommer vara genomgående 1,6 meter hög.

Inget av dessa åtgärdsförslag kommer kunna leda till att 55 dBA ekvivalent nivå klaras. För att ljudnivån vid de berörda fastigheterna inte ska överskrida den nivå skulle en tre meter hög bullerskyddsskärm krävas. Detta bedöms i utredningen inte vara tekniskt eller ekonomiskt genomförbart.

Effekt av åtgärdsförslagen

I tabell 1 nedan sammanfattas Trafikverkets utredningar av ljudnivån på berörda fastigheter i nuläget samt förväntad ljudnivå för alternativ 1 och 2 inklusive en uträkning av vilken minskning i decibel de båda förslagen innebär.

Tabell 1			
Fastighet	Nuläge (L _{eq})	Förväntad ljudnivå (L _{eq}) alternativ 1 (samt minskning)	Förväntad ljudnivå (L _{eq}) alternativ 2 (samt minskning)
Fållan 3:14	60-61 dBA	54 dBA (-6-7 dB)	54 dBA (-6-7 dB)
Fållan 4:2	69 dBA	64 dBA (-5 dB)	65 dBA (-4 dB)
Fållan 4:10	62 dBA	55 dBA (-7 dB)	56 dBA (-6 dB)
Fållan 4:11	61 dBA	55 dBA (-6 dB)	56 dBA (-5 dB)
Fållan 4:30	55 dBA	-	-
Fållan 4:31	63 dBA	59 dBA (-4 dB)	59 dBA (-4 dB)
Fållan 4:34	61 dBA	56 dBA (-5 dB)	57 dBA (-4 dB)
Fållan 4:35	62 dBA	58 dBA (-4 dB)	58 dBA (-4 dB)
Fållan 4:36	59 dBA	55 dBA (-4 dB)	55 dBA (-4 dB)
Fållan 4:37	61 dBA	57 dBA (-4 dB)	57 dBA (-4 dB)
Fållan 4:38	58 dBA	54 dBA (-4 dB)	55 dBA (-3 dB)
Fållan 4:41	58 dBA	55 dBA (-3 dB)	55 dBA (-3 dB)
Fållan 4:71	57 dBA	55 dBA (-2 dB)	55 dBA (-2 dB)
Fållan 4:72	57 dBA	55 dBA (-2 dB)	55 dBA (-2 dB)
Fållan 4:74	59 dBA	55 dBA (-4 dB)	55 dBA (-4 dB)
Fållan 4:78	58 dBA	55 dBA (-3 dB)	55 dBA (-3 dB)
Fållan 4:81	59 dBA	56 dBA (-3 dB)	56 dBA (-3 dB)
Fållan 4:82	62 dBA	58 dBA (-4 dB)	58 dBA (-4 dB)
Solvik 13	61 dBA	56 dBA (-5 dB)	57 dBA (-4 dB)
Solvik 19	59 dBA	54 dBA (-5 dB)	55 dBA (-4 dB)

Fastigheten Fållan 4:2

För fastigheten Fållan 4:2 överskrider Trafikverkets åtgärdsnivåer för bullerskyddsåtgärder utmed befintlig infrastruktur. Bostadens närhet till vägen gör att det inte är tekniskt möjligt att åtgärda bullret så att en ekvivalent nivå om 55 dBA klaras. Fastigheten omfattas av åtgärdsprogrammet och en lokal avskärmning av uteplats på baksidan av huset presenteras som en möjlig åtgärd.

Fastigheten Fållan 4:30

Beräknad ljudnivå för fastigheten Fållan 4:30 är 55 dBA ekvivalent nivå. Förväntad reduktion av de två åtgärdsförslagen har därmed inte angetts i utredningen eftersom riktvärdet klaras.

Kostnad för åtgärderna

Uppskattad kostnad för förslagen har tagits fram med hjälp av Väg-Buse (Excelbaserat verktyg för samhällsekonomisk beräkning av bulleråtgärder i anslutning till vägtransportsystemet), version 2020.1, 2023. Schablonkostnaderna för bullerskyddsskärmar på 2,5 och 1,6 meters höjd är 4 500 kronor per kvadratmeter och 4 200 kronor per kvadratmeter. Uppskattad schabloniserad kostnad för alternativ 1 är 13 miljoner kronor och den uppskattade kostnaden för alternativ 2 är 10 miljoner kronor.

Handlingar som ingår i beslutet

Åtgärdsförslag, Akustikkonsulten i Sverige AB (Uppdrag 10-20012-46, Rapport A), 2023-08-25.

Tillämpliga bestämmelser

I hänsynsreglerna i 2 kap. MB står vidare att den som bedriver en verksamhet eller vidtar en åtgärd ska ha tillräckligt med kunskap för att skydda människors hälsa och miljön för skada (2 §). Verksamhetsutövaren ska vidta de försiktighetsmått, iaktta de begränsningar samt utföra de skyddsåtgärder som behövs för att förebygga, hindra eller motverka att verksamheten eller åtgärden medför skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön (3 §).

En olägenhet för människors hälsa bedöms efter definitionen i 9 kap. MB. Där står att en olägenhet ska vara en störning som enligt medicinsk eller hygienisk bedömning kan påverka hälsan menligt, samt att det inte ska vara fråga om en ringa eller helt tillfällig störning (3 §)

Enligt 26 kap. 9 § MB får en tillsynsmyndighet i det enskilda fallet besluta om de förelägganden och förbud som behövs för att denna balk ska följas.

Riktvärden

Som stöd i bedömning vid trafikbuller i befintlig miljö tillämpas Naturvårdsverkets vägledning (ÄNR NV-08465-15). Bedömning görs även utifrån de riktvärden som finns i Proposition 1996/97:53, Infrastrukturinriktning för framtida transporter (den så kallade infrastrukturpropositionen).

För att en god miljö kvalitet ska nås utanför bostäder bör, enligt infrastrukturpropositionen i normalfallet, bullernivån utomhus inte överstiga 55 dBA ekvivalent nivå (L_{eq24h}). Detta är den ekvivalenta ljudnivån är medelljudnivån under en given tidsperiod, i detta fall ett dygn.

Enligt praxis har det i äldre befintlig miljö inte bedömts att åtgärder rutinmässigt ska övervägas även om nivåerna för god miljö inte klaras. Istället har de så kallade åtgärdsnivåerna använts för att avgöra om åtgärder i normalfallet behöver övervägas. För bostäder i äldre befintlig miljö (byggda innan 1997) behöver åtgärder enligt praxis normalt övervägas först då bullret vid fasad är eller överskrider den ekvivalenta nivån 65 dBA.

Praxis

Mark- och miljööverdomstolen 2013-06-17 M 10049-12

I målet förelades Trafikverket att dämpa trafikbuller på fem fastigheter. För en av fastigheterna uppgick den ekvivalenta ljudnivån vid fasad till 66 dBA. För en annan av fastigheterna uppgick den ekvivalenta ljudnivån till 68 dBA. Dessa värden ansågs kvalificera för åtgärder av inomhusnivån, dock hade fastighetsägare redan erbjudits bidrag för fönsteråtgärder.

Mark- och miljööverdomstolen fann att det aktuella åtgärdsförslaget var mycket omfattande. Vidare konstaterade domstolen att åtgärden enligt Trafikverkets beräkningar kommer att kosta omkring fem miljoner kronor. Vid en avvägning enligt 2 kap. 7 § första stycket miljöbalken ansåg Mark- och miljööverdomstolen att kostnaden för åtgärden inte står i rimlig proportion till bullerproblemets omfattning.

Motivering av beslut

Miljöbalkens allmänna hänsynsregler innebär att alla verksamheter som kan påverka människors hälsa ska bedrivas på ett sådant sätt att man förebygger eller begränsar risk för olägenheter för människors hälsa. Vilka skyddsåtgärder som verksamhetsutövaren behöver vidta ska stå i relation till nyttan av att åtgärder vidtas i förhållande till kostnader som åtgärderna innebär för verksamhetsutövaren. Detta eftersom att orimliga krav inte ska ställas på verksamhetsutövaren.

Förvaltningen har bedömt Trafikverkets åtgärdsförslag och gjort en skälighetsavvägning enligt 2 kap. 7 § miljöbalken. Skälighetsavvägningen görs för att bedöma vilka skyddsåtgärder enligt 2 kap. 3 § som rimligen kan krävas.

Inledningsvis bedömer förvaltningen att de två åtgärdsförslagen som presenterats får anses vara grundligt utredda. Förvaltningen finner inga skäl att ifrågasätta att det är inte är tekniskt genomförbart att uppföra en tre meter hög bullerskyddsskärm på platsen. Det förvaltningen då har kvar att utgå från i sin bedömning är åtgärdsförslagen som benämns Alternativ 1 och Alternativ 2. Förvaltningen har i denna bedömning även vägt in nollalternativet att inga åtgärder vidtas alls.

Skillnaden i kostnad för de två olika förslagen är tre miljoner kronor. Vad gäller effekten av åtgärderna bedöms alternativ 1 och alternativ 2 båda innebära sänkningar av ljudnivån, varav alternativ 2 får en mindre effekt på ljudnivån än alternativ 1. Både alternativ 1 och 2 innebär en reducering av ljudnivån på mellan 7-2 dB. De fastigheter som ligger närmast de två aktuella vägarna får den högsta reduceringen. Skillnaden i minskning av ljudnivån är marginell mellan alternativ 1 och alternativ 2.

Inget av de två åtgärdsförslagen kommer leda till att en ekvivalent nivå om 55 dBA kommer klaras. Förvaltningen bedömer dock att de nu föreslagna åtgärderna får anses vara både tillräckliga och motiverade att vidta, men finner inte skäl att föreslå att nämnden ställer mer långtgående krav än de åtgärder som redan föreslagits.

Fastigheter som inte ingår i ärendet

I området Fällan finns ytterligare ett fyrtiotal fastigheter. Ungefär ett tiotal av dessa ligger på samma, ibland kortare, avstånd till Nynäsvägen och Magelungsvägen som de fastigheter utredningen visat har de högsta

bullernivåerna. Förvaltningen anser att det är relevant att i sin skälighetsbedömning väga in dessa fastigheter eftersom åtgärderna kommer gynna även dessa fastigheter i markant omfattning. För de mest bullerutsatta fastigheterna rör det sig om en minskning i ljudnivån om cirka 5-7 dB, vilket motsvarar en subjektivt upplevd märkbar skillnad.

Åtgärdsnivåerna

Enligt Naturvårdsverkets tillsynsvägledning (ÄNR NV-08465-15) har det enligt praxis i äldre befintlig miljö bedömts att åtgärder inte rutinemässigt ska övervägas även om nivån för god miljö (55 dBA L_{eq24h}) inte klaras. Istället har åtgärdsnivån om 65 dBA L_{eq24h} använts för att avgöra om åtgärder i normalfallet behöver övervägas. Förvaltningen bedömer inte att detta ärende faller inom vad som räknas till normalfallet. Detta på grund av bullerproblematikens samt ärendets omfattning och att det därmed är motiverat att åtgärdsnivåerna frångås. Trafikverket ska därför föreläggas att vidta bullerreducerande åtgärder.

Olägenhet för människors hälsa

Förvaltningens bedömning är att den praxis som utvecklats kring trafikbuller och infrastrukturpropositionens åtgärdsnivåer har en svag koppling till 9 kap. 3 § i miljöbalken. En ljudnivå över 55 dBA ekvivalent nivå innebär en tydlig risk för olägenhet för människors hälsa. Med olägenhet avses i 9 kap. 3 § miljöbalken en störning som enligt medicinsk eller hygienisk bedömning kan påverka en människas hälsa menligt i fysisk eller psykisk mening. Enligt förarbetet till miljöbalken (proposition 1997/98:45) är en olägenhet en störning som kan påverka hälsan menligt och som inte är ringa eller helt tillfällig.

Enligt Folkhälsomyndigheten kan buller ha både tillfällig och permanent påverkan på människans fysiologiska funktioner. En tillfällig påverkan kan ge höjd hjärtfrekvens och tillfälligt förhöjt blodtryck. Under senare år har flera studier pekat på att långvarig exponering för flyg- och vägtrafikbuller kan öka risken för hjärt- och kärlsjukdomar. Vidare är ostörd sömn en förutsättning för fysisk och mental hälsa. Buller gör det svårare att somna, påverkar sömnens djup och kan väcka den som sover. Den som störts av buller under nattsömnen kan dagen efter uppleva trötthet, nedstämdhet eller olustkänslor och minskad prestationsförmåga.

Slutsats

Av de två alternativ som Trafikverket presenterat bedömer förvaltningen att alternativ 2 är det mest kostnadsmässigt skäligena alternativet sett till effekten på ljudnivåerna i området. Förvaltningen bedömer att kostnaden för alternativ 2 är rimligt i förhållande till nyttan av åtgärderna, omfattningen av bullerproblematiken i området Fållan samt till risken för olägenhet för människors hälsa som föreligger för de 19 hushåll som ingår i ärendet.

I mark- och miljööverdomstolens dom i mål nr M 10049-12 bedömdes en kostnad om fem miljoner kronor för bullerreducerande åtgärder för en enstaka fastighet

inte vara rimlig och att den kostnad inte var proportionerlig sett till bullerproblematikens omfattning. I detta ärende ingår 19 fastigheter. En kostnad om tio miljoner kronor bedöms därmed vara skälig i förhållande till bullerproblematikens omfattning.

Det är verksamhetsutövaren till en bullrande verksamhet som har ett ansvar att motverka att det uppstår olägenhet för människors hälsa. Verksamhetsutövaren, i detta fall Trafikverket, ska utföra de skyddsåtgärder som behövs för att förebygga att deras verksamhet inte ska medföra olägenhet för människors hälsa. Förvaltningen föreslår därmed att bygglovs- och tillsynsnämnden förelägger Trafikverket att uppföra en 1,6 meter hög bullerskyddsskärm längs med Magelungsvägen (väg 271) och Nynäsvägen (väg 73), enligt det redovisade åtgärdsförslaget (alternativ 2).

Fållan 4:30

För fastigheten Fållan 4:30 klaras riktvärdet för trafikbuller. Förvaltningen föreslår därmed att bygglovs- och tillsynsnämnden avskriver ärendet i denna del, eftersom det inte bedöms föreligga någon olägenhet för människors hälsa i miljöbalkens mening.

Fållan 4:2

Fastigheten Fållan 4:2 omfattas av Trafikverkets åtgärdsprogram och är enligt Trafikverkets berättigad till fastighetsnära åtgärder. Förvaltningen föreslår att bygglovs- och tillsynsnämnden förelägger Trafikverket att vidta de åtgärder som krävs inom ramen för sitt åtgärdsprogram.

Hur du överklagar beslutet

Detta beslut kan överklagas hos Länsstyrelsen i Stockholms län.

Tala om vilket beslut du överklagar genom att ange ärendenummer och beslutsnummer som står högst upp i beslutet. Ange även *varför* du anser att beslutet är oriktigt och *vilken ändring* du vill ha. Handlingar eller annat som du anser stöder din uppfattning bör också bifogas. Skrivelsen bör undertecknas och du bör ange namn, personnummer eller organisationsnummer, bostadsadress, telefonnummer och e-postadress.

Hit skickar du ditt överklagande

Överklagandet ska lämnas in eller skickas till Huddinge kommun:

Länsstyrelsen i Stockholms län
via
Huddinge kommun
Miljö- och bygglovsförvaltningen
Miljötillsynsavdelningen
141 85 Huddinge

Du kan också skicka in ditt överklagande via e-post till miljotillsyn@huddinge.se.

Du kan överklaga beslutet hos mark- och miljödomstolen

Om du inte är nöjd med Länsstyrelsens beslut, kan du skriftligen överklaga beslutet hos mark- och miljödomstolen.

Så här överklagar du beslutet

Länsstyrelsen måste pröva att överklagandet har kommit in i rätt tid, innan det skickas vidare tillsammans med handlingarna i ärendet. Därför ska du lämna eller skicka din skriftliga överklagan till Länsstyrelsen Stockholm antingen via e-post; stockholm@lansstyrelsen.se, eller med post; Länsstyrelsen Stockholm, Box 22067, 104 22 Stockholm.

Tiden för överklagande

Ditt överklagande måste ha kommit in till Länsstyrelsen **inom tre veckor** från den dag du fick del av beslutet. Om det kommer in senare kan överklagandet inte prövas. I ditt överklagande kan du be att få ytterligare tid till att utveckla dina synpunkter och skälen till att du överklagar. Sedan är det mark- och miljödomstolen som beslutar om tiden kan förlängas.

Parter som företräder det allmänna ska ha kommit in med sitt överklagande **inom tre veckor** från den dag då beslutet meddelades.

Ditt överklagande ska innehålla

- Vilket beslut som du överklagar, beslutets datum och diarienummer.
- Hur du vill att beslutet ska ändras.
- Varför du anser att Länsstyrelsens beslut är felaktigt.

Om du har handlingar som du anser stödjer ditt överklagande bifogar du kopior på dessa. Kontakta Länsstyrelsen i förväg om du behöver bifoga filer som är större än 15 MB via e-post.

Ombud

Om du anlitar ett ombud som sköter överklagandet åt dig ska ombudet underteckna skrivelsen samt uppge sitt eget namn, adress och telefonnummer. Ombudet bör också bifoga en fullmakt.

Behöver du veta mer?

Har du ytterligare frågor kan du kontakta Länsstyrelsen via e-post, stockholm@lansstyrelsen.se, eller via växeltelefonnummer 010-223 10 00. Ange diarienummer 1893-2024.



Hur man överklagar

MMD-02

Vill du att domen ska ändras i någon del kan du överklaga. Här får du veta hur det går till.

Överklaga skriftligt inom 3 veckor

Ditt överklagande ska ha kommit in till domstolen inom 3 veckor från domens datum. Sista datum för överklagande finns på sista sidan i domen.

Så här gör du

1. Skriv mark- och miljödomstolens namn och målnummer.
2. Förklara varför du tycker att domen ska ändras. Tala om vilken ändring du vill ha och varför du tycker att Mark- och miljööverdomstolen ska ta upp ditt överklagande (läs mer om prövningstillstånd längre ner).
3. Tala om vilka bevis du vill hänvisa till. Förklara vad du vill visa med varje bevis. Skicka med skriftliga bevis som inte redan finns i målet.
4. Lämna namn samt aktuella och fullständiga uppgifter om var domstolen kan nå dig: postadresser, e-postadresser och telefonnummer.

Om du har ett ombud, lämna också ombudets kontaktuppgifter.
5. Skriv under överklagandet själv eller låt ditt ombud göra det.
6. Skicka eller lämna in överklagandet till mark- och miljödomstolen. Du hittar adressen i domen.

Vad händer sedan?

Mark- och miljödomstolen kontrollerar att överklagandet kommit in i rätt tid. Har det kommit in för sent avvisar domstolen överklagandet. Det innebär att domen gäller.

Om överklagandet kommit in i tid, skickar mark- och miljödomstolen överklagandet och alla handlingar i målet vidare till Mark- och miljööverdomstolen.

Har du tidigare fått brev genom förenklad delgivning, kan även Mark- och miljööverdomstolen skicka brev på detta sätt.

Prövningstillstånd i Mark- och miljööverdomstolen

När överklagandet kommer in till Mark- och miljööverdomstolen tar domstolen först ställning till om målet ska tas upp till prövning.

Mark- och miljööverdomstolen ger prövningsstillstånd i fyra olika fall.

- Domstolen bedömer att det finns anledning att tvivla på att mark- och miljödomstolen dömt rätt.
- Domstolen anser att det inte går att bedöma om mark- och miljödomstolen har dömt rätt utan att ta upp målet.
- Domstolen behöver ta upp målet för att ge andra domstolar vägledning i rätts-tillämpningen.
- Domstolen bedömer att det finns synnerliga skäl att ta upp målet av någon annan anledning.

Om du *inte* får prövningstillstånd gäller den överklagade domen. Därför är det viktigt att i överklagandet ta med allt du vill föra fram.

Vill du veta mer?

Ta kontakt med mark- och miljödomstolen om du har frågor. Adress och telefonnummer finns på första sidan i domen.

Mer information finns på www.domstol.se.