

SVEA HOVRÄTT
Miljööverdomstolen
Rotel 1311

DOM
2010-03-18
Stockholm

Mål nr
M 4575-09

Sid 1 (10)

k L S

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Växjö tingsrätts, miljödomstolen, dom 2009-05-08 i mål nr M 2487-06 och
M 2493-06 – 2511-06, se bilaga A

KLAGANDE OCH MOTPART

Banverket
781 85 Borlänge

Ombud: Advokaterna T.C. och M.E.
Alrutz' Advokatbyrå AB
Box 7493
103 92 Stockholm

KLAGANDE OCH MOTPARTER

1.

2.

3.

4.

5.

6.

7.

8.

Dok.Id 868130

Postadress
Box 2290
103 17 Stockholm

Besöksadress
Birger Jarls Torg 4

Telefon
08-561 670 00
E-post: svea.hovratt@dom.se
www.svea.se

Telefax
08-561 675 59

Expeditionstid
måndag – fredag
09:00-15:00

9.

10.

11.

Ombud för 1-11: Advokaten
Landahl Advokatbyrå KB
Box 5209
102 45 Stockholm

V.D.

12.

13.

14.

15.

16.

17.

18.

19.

20.

21.

22.

23.

24.]

25.

26.

27.

Ombud för 12-27: Advokaten B.N.
Lindhés Advokatbyrå AB
Riddargatan 35
114 57 Stockholm

SAKEN

Skadestånd för miljöskada enligt 32 kap miljöbalken

MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSLUT

1. Miljööverdomstolen ändrar miljödomstolens dom i huvudsaken och förpliktar Banverket att till nedan angivna fastighetsägare utge ersättning med följande belopp jämte ränta enligt 6 § räntelagen från och med den 9 november 2004 till dess betalning sker.

, 150 000 kr.

165 000 kr.

tillsammans 90 000 kr.

1 tillsammans 120 000 kr.

, tillsammans 120 000 kr.

80 000 kr.

75 000 kr.

75 000 kr.

tillsammans 105 000 kr.

, tillsammans 85 000 kr.

75 000 kr.

tillsammans 105 000 kr.

tillsammans 105 000 kr.

, 95 000 kr.

1, 25 278 kr.
 25 278 kr.
 , tillsammans 25 278 kr.
 , tillsammans 25 278 kr.
 , tillsammans 25 278 kr.
 25 278 kr.
 25 278 kr.
 , 25 278 kr.
 , tillsammans 25 278 kr.
 , tillsammans 25 278 kr.
 , 25 278 kr.
 , tillsammans 25 278 kr.
 , tillsammans 25 278 kr.
 278 kr.
 , tillsammans 25 278 kr.
 , tillsammans 25 278 kr.
 , tillsammans 25 278 kr.

YRKANDEN I MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Banverket har yrkat att Miljööverdomstolen med ändring av miljödomstolens dom bifaller Banverkets vid miljödomstolen förda talan och ogillar käromålen samt befriar Banverket från att betala de rättegångskostnader som Banverket ålagts betala.

m.fl. (fastighetsägarna) har anslutningsvis yrkat fullt bifall till sin talan vid miljödomstolen. De har vidare, för det fall att Miljööverdomstolen fastställer miljödomstolens dom i huvudsaken, yrkat att deras ersättning för rättegångskostnader där under alla förhållanden bestäms till 75 procent av yrkade belopp.

Parterna har bestritt varandras ändringsyrkanden. Banverket har dock, under förutsättning att Miljööverdomstolen fastställer miljödomstolens dom i huvudsaken, medgett fastighetsägarnas yrkande såvitt avser rättegångskostnaderna.

Parterna har yrkat ersättning för sina rättegångskostnader i Miljööverdomstolen.

UTVECKLING AV TALAN I MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Parterna har åberopat samma grunder och utvecklat sin talan på i huvudsak samma sätt som vid miljödomstolen. De har tillagt följande.

Banverket

Banverket anser att fastighetsägarnas talan ska uppfattas på det sättet att de begär skadestånd för värdeminskning på grund av tillkommande störningar till följd av den utbyggnad av Kontinentalbanan som skedde med anledning av regeringens beslut den 3 oktober 1996. Ersättning kan utgå endast om utbyggnaden av Kontinentalbanan har minskat fastighetsvärdena jämfört med fastighetsvärdena dessförinnan. Med stöd av vad som redovisats vid miljödomstolen, framför allt vad gäller bullernivåerna före respektive efter utbyggnaden, påstår Banverket att fastighetsvärdena inte har minskat.

Miljödomstolen har felaktigt uppfattat talan så att de yrkade ersättningarna ska beräknas utifrån ett marknadsvärde på fastigheterna i oskadat skick, dvs. utgående från förhållanden som rådde för drygt 100 år sedan. Eftersom miljödomstolen överraskande uppfattat käromålet på detta sätt finns det först nu anledning att hävda att skadestånd i vart fall inte kan utgå för värdeminskning som kan ha inträffat på grund av störningar som ligger längre bort i tiden än tio år innan krav på skadestånd framfördes, dvs. omkring år 1994. Såsom Banverket uppfattat käromålen har det inte tidigare funnits skäl för Banverket att göra denna preskriptionsinvändning, som gäller samtliga käranden utom , Berlocken 6, som förvärvade sin fastighet under år 1995.

Om Miljööverdomstolen inte delar Banverkets uppfattning om preskription, och i fall oberoende av preskription, ska rätten till skadestånd bedömas utifrån de förhållanden som rådde på fastigheterna när dessa förvärvades av respektive kärande, vilket i de flesta fallen var under 1980-talet. Vad som i det följande anförs om förhållandena vid utbyggnaden av Kontinentalbanan har i all väsentlighet giltighet både vid mitten av 1990-talet och vid de tidigare förvärvstidpunkterna.

Vid bedömningen av om skadestånd kan komma i fråga ska domstolen utgå från förhållandena omkring år 1994 eller i vart fall vid förvärvstidpunkterna. I det senare fallet ska det vid bedömningen tas hänsyn till att de nuvarande ägarna har förvärvat fastigheterna i skadat skick och att de har eller borde ha betalat en med hänsyn härtill reducerad köpeskilling. Endast för den ytterligare värdeminskning av någon betydelse som inträffat efter de nuvarande ägarnas förvärv kan ersättning utgå, dock under förutsättning att störningarna inte skäligen bör tålas med hänsyn till deras orts- och allmänvanlighet.

Det har inte uppkommit någon värdeminskning efter respektive förvärvstidpunkt eller tidpunkten för preskription på grund av trafiken på den icke utbyggda Kontinentalbanan och inte heller genom utbyggnaden av Kontinentalbanan. Detta stöds av den utredning som O.L. utfört, och dennes uppfattning stöds av de utredningar om störningssituationen före och efter utbyggnaden som Banverket åberopade vid miljödomstolen. Enligt statistik från tidigare Statens järnvägar uppgick antalet tågrörelser i mitten av 1970-talet till 56 rörelser vardagar, varav 34 godståg och 22 persontåg. Trafiken låg på i stort sett samma nivå under 1980- och 1990-talen.

Fastighetsägarna

Miljödomstolen har bedömt de olika störningsfaktorena som påverkar fastighetsvärdena var för sig, vilket har redovisats genom olika procentsatser. Fastighetsägarna har i och för sig inget att invända mot den gjorda redovisningen, men vill påpeka att det är viktigt att domstolen härutöver gör en samlad bedömning av hur den totala störningen påverkar värdena på fastigheterna.

De procentsatser som miljödomstolen kommit fram till är för låga, vilket särskilt gäller de estetiska störningarna (förfylningen). Fastighetsägarnas uppfattning om ersättningsnivåerna stöds av rättspraxis. Den bedömning som gjorts av T.J. när det gäller skadan i sin helhet bör ligga till grund för ersättningarna.

Utgångspunkten för bedömning av miljöskadan ska vara den störning som föreligger i dag oavsett hur störningssituationen såg ut tidigare. Banverkets påstående att miljödomstolen uppfattat fastighetsägarnas talan så att ersättningarna ska beräknas utifrån ett marknadsvärde i oskadat skick är inte korrekt.

Preskriptionsinvändningen är ny i målet och ska därför inte tillåtas. Det förhållandet att Banverket inte uppfattat fastighetsägarnas talan korrekt utgör inget skäl för åberopande av en ny invändning. För det fall Miljööverdomstolen ändå tillåter Banverket att göra denna invändning framför fastighetsägarna följande.

Det kan ifrågasättas om preskription av en fordran som avser miljöskador i vissa situationer över huvud taget kan inträda. Såvitt avser miljöskador till följd av engångshändelser är det inga större problem att avgöra utgångspunkten för preskriptionen. När det rör sig om en pågående verksamhet som orsakar miljöskador i sin omgivning blir det däremot svårare.

I detta mål är det i grunden fråga om en pågående verksamhet genom driften av Kontinentalbanan. Från början var troligen störningarna från banan inte särskilt

besvärande för omgivningen. Samhällsutvecklingen medför dock att trafiken successivt har ökat genom åren och därigenom även störningarna. Till detta ska läggas den kraftiga utbyggnad som ägde rum under åren 1997 till 1999 och som lett till en helt annan störningssituation jämfört med tidigare förhållanden. Samhällets syn på vilka störningar som är acceptabla har även successivt skärpts.

Även om det formellt skulle anses att preskription har inträtt för skador som är att hänföra till verksamhet som bedrivits före år 1994 leder inte detta till att yrkat skadestånd ska reduceras. Ersättning enligt 32 kap. miljöbalken ska utgå för den skada som inträffat till följd av den nuvarande verksamheten på Kontinentalbanan.

UTREDNINGEN I MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Parterna har åberopat samma bevisning som vid miljödomstolen.

Miljööverdomstolen har hållit huvudförhandling i målet och i samband därmed syn på fastigheterna och deras omgivningar. Förhören vid miljödomstolen med)

har spelats upp.

MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL

Fastighetsägarna har gjort gällande att det resonemang om preskription som Banverket har fört i Miljööverdomstolen innebär att Banverket har framfört en otillåten ny invändning i målet. Miljööverdomstolen uppfattar inte det som Banverket har anfört i denna del primärt som omständigheter av omedelbar betydelse för Banverkets talan. Av skäl som framgår nedan saknar emellertid Miljööverdomstolen anledning att uttryckligen ta ställning till den frågan.

Några inledande ställningstaganden

Utbyggnaden åren 1997–1999 av Kontinentalbanan till dubbelspår och den därpå följande trafikökningen är sådan verksamhet som enligt 32 kap. 1 § miljöbalken kan ge upphov till skadeståndsskyldighet för ren förmögenhetsskada. Verksamheten har gett upphov till störningar genom en stor ökning av tågtrafiken, framför allt antalet passerande tåg. Även om de ekvivalenta bullernivåerna, efter att bullerskyddande åtgärder har vidtagits, inte är högre än före utbyggnaden, innebär den ökade trafiken att höga bullernivåer utomhus förekommer mycket mer frekvent än tidigare. Vidare har fastighetsägarna drabbats av olägenheter under byggtiden.

Miljööverdomstolen instämmer i miljödomstolens bedömning att fastighetsägarna genom utbyggnaden av Kontinentalbanan och trafikökningen har åsamkats ekonomisk skada i form av påverkan på marknadsvärdena. Detta är en följd av det mer frekventa bullret som bl.a. försämrar möjligheterna att nyttja tomterna, den ökade oron för olyckor och ohälsa samt i viss mån det estetiska intrycket av det nya bullerplanket. Redan det förhållandet att taxeringsvärdet har sänkts för fastigheterna till följd av bullerstörningarna m.m. från järnvägen vittnar om att marknadsvärdet har påverkats negativt.

Miljööverdomstolen instämmer också i miljödomstolens bedömning att fastighetsägarna har åsamkats en ersättningsgill skada i form av minskat boendevärde under byggtiden.

De angivna skadorna kan inte anses vara så obetydliga att ersättningsrätten på grund av det är utesluten (32 kap. 1 § andra stycket miljöbalken).

Är störningarna skadestandsgrundande?

De skador som det nu är fråga om ersätts bara i den utsträckning den störning som har orsakat skadan inte skäligen bör tålas med hänsyn till förhållandena på orten eller till dess allmänna förekomst under jämförliga förhållanden (32 kap. 1 § tredje stycket miljöbalken).

Miljödomstolen har funnit att störningarna varken har varit orts- eller allmänvanliga. Lagtexten ger intryck av att det därmed inte skulle behöva göras någon bedömning av om störningarna överskrider vad som skäligen bör tålas. Trots det har miljödomstolen gjort en sådan bedömning och funnit att så är fallet. Det är emellertid inte lätt att hålla isär begreppen; som Högsta domstolen har uttalat i rättsfallet NJA 1999 s. 385 (se s. 399) angående motsvarande reglering i den dåvarande miljöskadelagen kan det vid tillämpning av reglerna inte göras någon fullständig åtskillnad mellan bedömningen av störning, skada och skälighet eftersom det i viss utsträckning är samma förhållanden som inverkar på bedömningarna.

Miljööverdomstolen ser saken på följande sätt. Störningarna kan inte anses vara allmänvanliga, främst med hänsyn till storleken och frekvensen av bullerstörningarna. Miljööverdomstolen bortser i detta skede av bedömningen från de bullerskyddsåtgärder som har vidtagits och som i de enskilda fallen har mildrat störningarna. Däremot kan störningarna i och för sig betraktas som ortsvanliga i det nu aktuella bostadsområdet, mot bakgrund av att det är fråga om trafik på en järnväg som har legat på samma plats under mycket lång tid, låt vara att trafiken nu har ökat kraftigt. Detta ställningstagande får dock inte så stor betydelse i målet. Miljööverdomstolen instämmer nämligen i miljödomstolens bedömning att de tillkommande störningarna går utöver vad som skäligen bör tålas. Avgörande för den bedömningen är framför allt de frekvent förekommande höga bullernivåerna utomhus som starkt inskränker möjligheterna att utnyttja tomterna.

Fastighetsägarna har således rätt till skadestånd.

Beräkningen av skadan på marknadsvärdet

Skadan på marknadsvärdet består principiellt i den sänkning som utbyggnaden har medfört på fastighetsvärdena. Parterna tycks också vara överens om att se det så. Det innebär att det ska göras en jämförelse mellan situationen före utbyggnaden och nuvarande förhållanden. Miljödomstolen tycks emellertid vid sin bedömning helt ha bortsett från störningar som förelegat före utbyggnaden. En sådan utgångspunkt är inte korrekt. Det är ju fråga om att bedöma vilken inverkan som de *tillkommande* störningarna har haft på marknadsvärdet.

Den bedömning som Miljööverdomstolen nu har gjort innebär att det som Banverket har anfört om preskription i målet saknar relevans för prövningen.

Miljööverdomstolen delar miljödomstolens bedömning att de utredningar som lagts fram av parterna inte kan läggas till grund för att bestämma skadans storlek och att förhållandena är sådana att skadans storlek får uppskattas till skäligt belopp med stöd av 35 kap. 5 § rättegångsbalken. Parternas utredningar får dock betydelse på så sätt att de kan ge viss ledning vid en sådan uppskattning.

Miljööverdomstolen utgår liksom miljödomstolen från de värden på fastigheterna i oskadat skick som fastighetsägarna har angett. Fastighetsägarna har uppskattat störningsskadorna före utbyggnaden till fem procent, vilket Miljööverdomstolen godtar. Därutöver ska det enligt praxis göras ett s.k. toleransavdrag från fastighetsvärdena, vilket skäligen i detta fall kan anges till fem procent. I och med att detta toleransavdrag görs får det anses ha tagits tillräcklig hänsyn till den positiva påverkan på marknadsvärdena som de bullerdämpande åtgärderna kan ha haft. Dessa åtgärder ska därför inte, som Banverket har hävdad, medföra någon ytterligare justering vid skadeberäkningen.

Därefter gäller det att bedöma den eventuellt återstående påverkan på marknadsvärdena. Miljööverdomstolen delar miljödomstolens bedömning att det föreligger en ytterligare sådan påverkan. Eftersom det är fråga om en uppskattning av skadan finner Miljööverdomstolen för sin del inte skäl att differentiera mellan fastighetsägarna på samma detaljerade sätt som miljödomstolen har gjort. Miljööverdomstolen bedömer att några av fastigheterna – Fagervik 6, Krokvik 2, Ringblomman 19, Silvervik 2 och Silvervik 9 – är mer utsatta för störningarna från järnvägen och därigenom mer påverkade än de övriga och uppskattar för dessa den återstående skadan till sju och en halv procent av marknadsvärdena. För övriga fastigheter uppskattar Miljööverdomstolen den återstående skadan till fem procent.

Skadan avseende minskat boendevärde

Miljööverdomstolen konstaterar att miljödomstolen har uppskattat denna skada till hälften av de yrkade beloppen. Det har inte kommit fram något här som bör leda till en annan bedömning.

Sammanfattande bedömning

De belopp som räknas fram på grundval av ovanstående resonemang bör, med hänsyn till att det är fråga om uppskattningar av skadorna, rundas av. De sålunda avrundade beloppen framgår av domslutet.

Rättegångskostnader

Parterna har uppgett att deras respektive kostnader till hälften hänför sig till frågan om skadeståndsskyldigheten och till hälften avser skadeståndets storlek. Fastighetsägarna har vunnit den första frågan helt och den andra frågan delvis. De bör därför tillerkännas full ersättning i den del som avser skadeståndsskyldighet – dvs. hälften av yrkade belopp – medan var och en av parterna får stå sin kostnad i den del av målet

som rör skadeståndens storlek. Banverket ska således ersätta fastighetsägarna med en till hälften jämkad ersättning för deras rättegångskostnader såväl vid miljödomstolen som i Miljööverdomstolen. Det innebär att miljödomstolens dom i den delen ska fastställas och att Banverket ska förpliktas att ersätta fastighetsägarna med hälften av vad de yrkat i Miljööverdomstolen. Det råder inte någon tvist om beloppen.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga B
Överklagande senast 2010-04-15

Lars Dirke

Roger Wikström

Ulla Bergendal

Anders Dahlsjö

I avgörandet har deltagit hovrättsråden Lars Dirke, referent, Roger Wikström och Ulla Bergendal samt f.d. fastighetsrådet Anders Dahlsjö. Enhälligt.



KÄRANDE

Se bilaga, bilaga 1

Ombud för kärande nr. 1 - 10: Advokat V.D.

Landahl Öhman Advokatbyrå KB, Box 5209, 102 45 Stockholm

Ombud för kärande nr 11 – 20: Advokat B.N.

Lindhés Advokatbyrå AB, Riddargatan 35, 114 57 Stockholm

SVARANDE

Banverket

781 85 Borlänge

Ombud: Advokaterna M.E. och T.C.

Alrutz Advokatbyrå AB, Box 7493, 103 92 Stockholm

SAKEN

Skadestånd för miljöskada enligt 32 kap miljöbalken

DOMSLUT

Miljödomstolen förpliktar Banverket att till nedan angivna fastighetsägare utge ersättning med nedan angivna belopp jämte ränta enligt 6 § räntelagen från och med den 9 november 2004 till dess full betalning sker.

_____, fastigheten Fagervik 6, tvåhundra sextioniotusen (269 000) kronor,
_____, fastigheten Krokvik 2, tvåhundra nittiosjutusen (297 000) kronor,
_____, fastigheten Eldvik 5, fyrtiotusen femhundra (40 500) kronor,

_____, fastigheten Eldvik 6, sjuttitretusen femhundra (73 500) kronor,

, fastigheten Dunvik 2, etthundrasjuttontusenfemhundra
(117 500) kronor,
 , fastigheten Dunvik 3, sjuttiosjutusenfemhundra (77 500) kronor,
 , fastigheten Fagervik 2, etthundratjugoniotusen (129 000) kronor,
 , fastigheten Fagervik 3, åttiofemtusenfemhundra (85 500) kronor,
 , fastigheten Fagervik 4, etthundratjugofyratusenfemhundra
(124 500) kronor,
 , fastigheten Krokvik 4, trettiosjutusenfemhund-
ra (37 500) kronor,
 , fastigheten Medaljongen 9, sjuttiofemtusen (75 000) kronor,
 , fastigheten Ringblomman 19, etthund-
ratrettio tvåtusenfemhundra (132 500) kronor,
 , fastigheten Fagervik 5, etthundrasextio tvåtusen
(162 000) kronor,
 , fastigheten Berlocken 6, etthundratrettio tusen (130 000) kronor,
 , fastigheten Silvervik 2, trehundratjugotvå tusen
(322 000) kronor,
 , fastigheten Silvervik 9, trehundratrettio åttatu-
sen (338 000) kronor,
 , fastigheten Silvervik 37 tvåhundrasjuttontusenfem-
hundra (217 500) kronor.

Miljödomstolen ogillar käromålet för , fastigheten Eld-
vik 4, , fastigheten Dunvik 4, samt
 , fastigheten Eldvik 7.

skall solidariskt ersätta Banverket för rättegångskostna-
der med åttio tusenfemtio fem (81 055) kronor jämte ränta enligt 6 § räntelagen
från denna dag till dess betalning sker.

skall ersätta Banverket för rättegångskostnader med åttioentusenfemtiofem (81 055) kronor jämte ränta enligt 6 § räntelagen från denna dag till dess betalning sker.

skall solidariskt ersätta Banverket för rättegångskostnader med åttioentusenfemtiofem (81 055) kronor jämte ränta enligt 6 § räntelagen från denna dag till dess betalning sker.

Banverket skall ersätta ägarna av nedan angivna fastigheter för rättegångskostnader med åttiofyratusenåttahundratretti o (84 830) kronor per fastighet. På beloppet löper ränta enligt 6 § räntelagen från denna dag till dess betalning sker.

- , fastigheten Fagervik 6,
- , fastigheten Krokvik 2,
- , fastigheten Eldvik 5,
- , fastigheten Eldvik 6,
- , fastigheten Dunvik 2,
- , fastigheten Dunvik 3,
- , fastigheten Fagervik 2,
- , fastigheten Fagervik 3,
- , fastigheten Fagervik 4,
- , fastigheten Krokvik 4,
- , fastigheten Medaljongen 9,
- , fastigheten Ringblomman 19,
- , fastigheten Fagervik 5,
- , fastigheten Berlocken 6,
- , fastigheten Silvervik 2,
- , fastigheten Silvervik 9,
- , fastigheten Silvervik 37.

YRKANDEN MM

Kärandena yrkar att miljödomstolen skall förplikta Banverket att utge skadestånd med nedan angivna belopp jämte ränta enligt 4 och 6 §§ räntelagen (1975:635) från och med den 9 november 2004 till dess full betalning sker. Beloppen inom parentes visar den yrkade ersättningen uppdelad på dels miljöskada (det större beloppet) dels störning under byggtiden (det lägre beloppet).

1. (Fagervik 6), 436 000 kronor (416 000+20 000)
2. (Krokvik 2), 481 000 kronor (461 000+20 000)
3. (Eldvik 4), 220 000 kronor (220 000+0)
4. (Eldvik 5), 180 000 kronor (165 000+15 000)
5. (Eldvik 6), 235 000 kronor (220 000+15 000)
6. (Dunvik 2), 235 000 kronor (220 000+15 000)
7. (Dunvik 3), 155 000 kronor (140 000+15 000)
8. (Dunvik 4), 175 000 kronor (175 000+0)
9. (Fagervik 2), 217 500 kronor (202 500+15 000)
10. (Fagervik 3), 210 000 kronor (195 000+15 000)
11. (Fagervik 4), 307 500 kronor (292 500+15 000)
12. (Krokvik 4), 127 500 kronor
(112 500+15 000)
13. (Eldvik 7), 120 000 kronor (120 000+0)
14. (Medaljongen 9), 150 000 kronor (135 000+15 000)
15. (Ringblomman 19), 202 500 kronor
(187 500+15 000)
16. (Fagervik 5), 352 500 kronor (332 500+20 000)
17. (Berlocken 6), 190 000 kronor (175 000+15 000)
18. (Silvervik 2), 540 000 kronor (520 000+20 000)
19. (Silvervik 9), 532 500 kronor
(512 500+20 000)
20. (Silvervik 37), 315 000 kronor (300 000+15 000)

Kärandena förebehåller sig rätten att justera den yrkade ersättningen för minskning av fastigheternas marknadsvärden till tidpunkt så nära tiden för lagakraftvunnen dom i målet som möjligt. Någon justering av de yrkade ersättningsbeloppen görs dock inte i nuläget utan de i stämningsansökan angivna ersättningsbeloppen gäller alltjämt.

Kärandena yrkar vidare ersättning för sina rättegångskostnader med en tjugondel vardera för respektive fastighet av ett belopp om totalt 3 393 220 kronor, varav 2 520 000 kronor utgör arvode. Av beloppet utgör 420 000 kronor moms.

Banverket bestrider samtliga yrkanden. Banverket vitsordar inga skadeståndsbelopp. Kärandenas ränteyrkanden vitsordas.

Banverket yrkar för egen del ersättning för sina rättegångskostnader med totalt 1 621 100 kronor exklusive moms. Av beloppet utgör 728 500 kronor arvode. Beloppet skall delas upp på de aktuella fastigheterna med en tjugondel på varje fastighet.

GRUNDER

Kärandena

Banverket har byggt om den s.k. Kontinentalbanan i Malmö kommun från enkelspårig till dubbelspårig järnväg. Banverket ansvarar för driften på järnvägen. Ombyggnaden och driften av Kontinentalbanan har medfört oacceptabla störningar för kärandena i form av buller, estetiska störningar och oro för elektromagnetiska fält och olyckor m.m. som går utöver vad som skäligen bör tålas. Störningarna är ej ringa och är ej att betrakta som orts- eller allmänvanliga. Yrkat skadestånd motsvarar minskningen av fastigheternas marknadsvärden på grund av störningarna från verksamheten på Kontinentalbanan.

Utbyggnaden av Kontinentalbanan till dubbelspårig järnväg, som pågick huvudsakligen under 1997 – 1998, orsakade störningar i form av buller, skakningar, dammbildning, strålkastarljus mm för boende i området i sådan omfattning att de inte kunde utnyttja sina fastigheter i full omfattning under tiden som utbyggnaden av banan pågick. Störningarna har ej varit ringa och kan ej betraktas som orts- eller allmänvanliga. Yrkat skadestånd motsvarar inskränkningen i fastighetsägarnas boendemöjligheter under den aktuella tiden.

Svaranden

Banverket anser i första hand att ombyggnaden av Kontinentalbanan inte har orsakat någon ersättningsgill skada på kärandenas fastigheter. Den är i vart fall så begränsad, att den saknar betydelse. För det fall miljödomstolen skulle komma fram till att fastighetsägarna har lidit skada av någon betydelse på grund av Kontinentalbanans ombyggnad hävdar Banverket att de störningar som har föranlett skadan inte är större än att de skäligen bör tålas med hänsyn till förhållandena på orten och till dess allmänna förekomst under jämförliga förhållanden. Om miljödomstolen ändå kommer fram till att kärandena är berättigade till skadestånd yrkar Banverket att skadeståndet minskas med skäligt belopp på grund av den värdeökning som fastigheterna fått genom fasadisolering och, som en följd därav, minskade uppvärmningskostnader. För det fall miljödomstolen kommer fram till att ersättningsgill skada föreligger för andra störningar än buller, yrkar Banverket att skadeståndet minskas med skäligt belopp på grund av den värdeökning som fastigheterna fått genom minskat buller. De yrkade skadestånden för fastigheterna Eldvik 4, Eldvik 7 samt Dunvik 4 skall enligt Banverket ogillas på den grunden att de nuvarande fastighetsägarna förvärvat fastigheterna efter den 3 oktober 1996, då regeringen meddelade sitt tillstånd till utbyggnaden av banan. Fastighetsägarna har därför känt till eller bort känt till den planerade utbyggnaden av Kontinentalbanan vid sitt förvärv, och den eventuella minskning av respektive fastighets marknadsvärde till följd av utbyggnaden av järnvägen måste därför ha avspeglats i det pris som betalats för respektive fastighet.

När det gäller störningarna under tiden för ombyggnaden av Kontinentalbanan bestrider Banverket att det förekommit störningar som lett till några skador. Om det uppstått skador har dessa inte varit av någon betydelse. Banverket hävdar att eventuella skador i vart fall har varit orts- och allmänvanliga och inte större än att de skäligen bör tålas av fastighetsägarna.

UTVECKLING AV TALAN

Kärandena

Bakgrund

Sveriges och Danmarks regeringar har 1991-03-23 träffat avtal om att gemensamt anlägga och driva en avgiftsfinansierad fast förbindelse för järnvägs- och vägtrafik mellan Kastrup och Limhamn (Öresundsförbindelsen). Avtalet förskriver bl. a. att Sverige åtagit sig att anlägga nödvändiga järnvägs- och vägförbindelser från Öresundsförbindelsen till det befintliga järnvägs- och vägnätet. De planerade anslutningarna har anlagts och invigdes i samband med öppnandet av Öresundsbron den 1 juli 2000.

För genomförandet av projektet, som bl.a. innebar utbyggnad av Kontinentalbanan till dubbelspårig järnväg, har Banverket tillsammans med ett danskt bolag bildat ett särskilt bolag Svensk-Danska Broförbindelsen AB, SVEDAB. Efter ansökan av SVEDAB och Banverket har regeringen i beslut 1996-10-03 lämnat tillstånd till att bygga om och driva Kontinentalbanan i Malmö på sträckan mellan banans anslutning till Södra Stambanan och Fosieby som en dubbelspårig järnväg. För tillståndet gäller ett antal i regeringens beslut angivna villkor, bl.a. att följande bullernivåer inte får överskridas: Inomhus i bostadsrum mm 35 dB(A) dygnsekvivalent ljudnivå och 50 dB(A) maximal ljudnivå nattetid (kl. 22-07). Utomhus 65 dB(A) ekvivalentnivå efter att bullerskärm satts upp. Buller från byggnadsarbetena får utomhus vid bostäder inte överstiga följande ekvivalenta ljudnivåer: 60 dB(A) dagtid (kl. 07-18), 50 dB(A) kvällstid (kl. 18-22) och 45 dB(A) nattetid (kl. 22-07;).

Med hänvisning till regeringens tillståndsbeslut, den statliga utredningen "Handlingsplan mot buller" (SOU 1993:65), proposition 1996/97:53 "Infrastrukturinriktning för framtida transporter", Naturvårdsverkets rapport "Riktlinjer för trafikbuller vid nybyggnad eller ombyggnad av infrastruktur" 2001-12-20 samt de krav som ställs av Malmö stads miljö- och hälsoskyddskontor vid nybyggnationer, utgår fastighetsägarna från att det, utöver vad som angivits i regeringens koncessionsbeslut, är följande riktvärden för tågtrafikbuller utomhus som gäller som de normer som samhället har satt upp:

55 dB(A) ekvivalent ljudnivå inklusive fasadreflektion vid uteplats

70 dB(A) maximal ljudnivå inklusive fasadreflektion vid uteplats

60 dB(A) ekvivalentnivå frifältsvärde för tomten i övrigt

Utbyggnaden av Kontinentalbanan har inneburit en kraftig ökning av järnvägstrafiken jämfört med tidigare. Den godstrafik till och från kontinenten som tidigare gick med färjor via Helsingborg, går nu på Kontinentalbanan. Malmö Brandkår beräknade 1994 att mängden farligt gods förväntades öka med över 100 % efter Kontinentalbanans utbyggnad. I en av SVEDAB framtagna miljökonsekvensbeskrivning från september 1994 anges att trafiken på Kontinentalbanan kommer att öka från 59 till 216 tåg/dygn och den maximala hastigheten för persontåg kommer att öka från 100 km/tim till mellan 115-155 km/tim. 2003 uppgick trafiken till sammanlagt 261 tåg/dygn, varav 60 godståg.

Pågående miljöskador

För att mäta bullernivåerna vid uteplatserna på kärandenas fastigheter har de anlitat ÅF Infrastruktur AB (tidigare Ingemanssons Technology AB). Bullermätningar har utförts i juni 2004 vid uteplatserna på 5 fastigheter. Av dessa har fyra fastigheter uteplatser som vetter mot järnvägen medan en av fastigheterna har uteplats som ligger i skyddat läge bakom huset på motsatt sida om järnvägen. De uppmätta ljudnivåerna vid de uteplatser som vetter mot järnvägen uppgick till mellan 62 – 65 dB(A) ekvivalentnivå och mellan 82 – 86 dB(A) maxnivå inklusive fasadreflektion. Vid den uteplats som ligger i skyddat läge från järnvägen uppgick den ekvivalenta ljudnivån till 49 dB(A) och maxnivån till 71 dB(A) inklusive fasadreflektion.

Därefter har bullernivåerna, såväl ekvivalentnivåer som maxnivåer beräknats för uteplatserna vid de övriga i målen aktuella fastigheterna. Dessa beräkningar visar att det angivna riktvärdet 55 dB(A) ekvivalent och 70 dB(A) maxnivå överskrids på samtliga de fastigheter vars uteplats vetter mot Kontinentalbanan och som ligger i vart fall inom 50 meter från järnvägen. Enligt kändena skall bullernivån utomhus vid uteplats anges inklusive fasadreflektion.

I uppdraget till ÅF Infrastruktur AB ingick även att observera s.k. skrikkljud från bromsande tåg. Dessa observationer gjordes vid fastigheterna Eldvik 5, Ringblomman 19 och Silvervik 9. Skrikkljuden gav vid mättillfällena ingen mätbar effekt på det sammanlagda uppmätta bullret, trots att de enligt Frank Andersson, som utförde mätningarna, ofta upplevs störande. Av utredningen framgår att skrikkljuden har en frekvens på mellan 8 – 10 kHz och att de ligger ca 20 dB(A) högre än angränsande ljuds frekvens, vilket innebär att människan upplever skrikkljudet som det dominerande ljudet.

Kändena vitsordar att det skett en minskning av bullret efter att bullerskärmen sattes upp jämfört med förhållandena 1995 utan bullerskärm. Detta är i och för sig positivt men är ointressant i målen. Det som är intressant i målen är hur mycket bullret överstiger de normer som samhället satt upp i detta sammanhang, och det är frågan om väsentliga överskridanden både vad gäller ekvivalenta nivåer och maximala nivåer.

Bullerstörningarna inomhus är enligt kändena acceptabla tack vare de bullerisolerande åtgärder som utförts på bostadshusen. Detta gäller dock endast under förutsättning att alla fönster är stängda. Kändena bestrider påståendet att de skadeförebyggande åtgärderna inneburit standardförbättringar och att det lett till minskade uppvärmningskostnader.

Enligt vissa fastighetsägare förekommer vibrationer i husets väggar vid passage av godståg. I några fall yttrar det sig så att glas i ett vitrinskåp skramlar och vibrat-

nerna märks i badrumsspegeln. Vibrationerna är således begränsade men de är märkbara för många fastighetsägare.

Den estetiska störningen har blivit mycket omfattande eftersom bullerplanket når upp till ca 2,5 m ovanför angränsande gatu- eller tomtmark. Planket skymmer även utblickar över järnvägen. Det blir en barriäreffekt av planket.

De senaste åren har effekterna av starka elektromagnetiska fält från elledningar diskuterats. Oron för ökad risk för sjukdomar på grund av elektromagnetiska fält har inneburit nedgång i marknadsvärdena för fastigheter intill kraftledningar. I miljökonsekvensbeskrivningen för utbyggnaden av Kontinentalbanan anges bl.a. följande: "Inom forskningen råder enighet om att något samband mellan elektromagnetiska fält och cancer ännu ej är vetenskapligt belagt, samtidigt har dock misstanken om ett sådant samband stärkts." Vidare sägs att "Strömmen i kontaktledningarna variera mellan noll och tusen ampere, vilket skapar ett varierande elektromagnetiskt fält. Konventionella elledningar för eldistribution alstrar ett konstant elektromagnetiskt fält."

Avståndet mellan kärandenas fastigheter och kraftförsörjningsledningen variera men stolpar och ledningar syns tydligt på långt avstånd. Med hänsyn härtill är det sannolikt att vid en försäljning av flera fastigheter torde många spekulanter känna sådan oro för hälsorisker på grund av höga magnetfält vid passerande tåg att de är tveksamma inför ett köp.

Utbyggnaden av Kontinentalbanan har inneburit en utökning av trafiken med över 4 gånger fler passerande tåg jämfört med tidigare förhållanden. Tågen har även en väsentligt högre hastighet än tidigare. Transporter av farligt gods torde vara mer omfattande än vad som gäller vid flertalet andra järnvägar. Detta innebär rimligen större oro för olyckor vid Kontinentalbanan än vid andra järnvägar. Oro för olyckor och skador är således orsakade dels av transporter av farligt gods, dels av risken för direkta tågurspärningar.

Sammantaget innebär störningarna att marknadsvärdet på kärandenas fastigheter minskat på ett sätt som går långt utöver vad som skäligen bör tålas. Kontinentalbanan i dess utformning före utbyggnaden orsakade i och för sig viss störning för omgivningen men störningen låg då på en nivå som kunde tålas med hänsyn till förhållandena på orten eller dess allmänna förekomst i Sverige. De störningar som idag föreligger är inte acceptabla och skall ses mot bakgrund av att fastigheterna är belägna i Malmös ytterområde med utpräglad villabebyggelse.

På kärandenas uppdrag har civilingenjören T.J. , Stockholmsbryggan Fastighetsekonomi AB utrett hur störningarna från Kontinentalbanan påverkat marknadsvärdet för kärandenas fastigheter. De bedömningar som T.J.

redovisar i utredningen bygger på ortsprisjämförelser av köp av friliggande villor under perioden januari 2001 – september 2002 samt januari 2003 – juni 2004 dels inom Fosie och Eriksfälts församlingar, dels inom en smal zon närmast järnvägen. Med stöd av redovisad försäljningsstatistik ligger enligt T.J. K/B-nivån på 1,75 i juni 2004 för fastigheter i oskadat skick inom det område där de i målet aktuella fastigheterna är belägna. Av utredningen framgår bl.a. följande för respektive fastighet. De belopp som marknadsvärdet enligt utredningen bedömts ha minskat med för respektive fastighet motsvarar, efter avdrag med ett s.k. toleransavdrag om 5 %, den av kärandena yrkade ersättningen.

Fastigheten Fagervik 6

Fastigheten ligger väster om och i första raden närmast järnvägen. Bostadshuset är placerat i den sydvästra delen av tomten, vilket gör att den fria disponibla tomtdelen ligger i norr och exponerad mot järnvägen. Bullernivån vid uteplatsen uppgår till 64 dB(A) ekvivalentnivå och 85 dB(A) maxnivå inklusive fasadreflektion. Dessa ljudnivåer är uppmätta av Ingemanssons. Avståndet mellan uteplatsen och järnvägen är 20 meter och tomten är till 90 % exponerad mot järnvägen. Den estetiska påverkan är mycket påtaglig då bullerplanket är ca 2,5 meter högt och därtill ligger på en mindre vall, vilket gör att totalhöjden över marknivån är knappt 3 meter. Bullerplanket ligger ca 13 meter från husfasaden. De elektriska ledningarna vid järnvägen ligger endast ca 15 meter från bostadshuset. I oskadat skick har fastighetens mark-

nadsvärde beräknats till 1 850 000 kronor vid värdetidpunkten juli 2004. På grund av störningarna från Kontinentalbanan beräknas marknadsvärdet ha minskat med 27,5 % av det oskadade värdet eller 509 000 kronor.

Fastigheten Krokvik 2

Fastigheten ligger väster om och i första raden närmast järnvägen. Bostadshuset är placerat i den nordvästra delen av tomten. Bullernivån vid uteplatsen uppgår till 65 dB(A) ekvivalentnivå och 86 dB(A) maxnivå inklusive fasadreflektion. Avståndet mellan uteplatsen och järnvägen är 20 meter och tomten är till 60 % exponerad mot järnvägen. De estetiska störningarna är mycket påtagliga då bullerplanket är ca 2,5 meter högt och det är uppsatt i fastighetsgränsen. Avståndet från den östra husfasaden till bullerplanket är endast 10 meter. Elledningarna vid järnvägen ligger endast 15 meter från bostadshuset. I oskadat skick har fastighetens marknadsvärde beräknats till 2 050 000 kronor vid värdetidpunkten juli 2004. På grund av störningarna från Kontinentalbanan beräknas marknadsvärdet ha minskat med 27,5 % av det oskadade värdet eller 564 000 kronor.

Fastigheten Eldvik 4

Fastigheten ligger väster om och i första raden närmast järnvägen. Bostadshuset är placerat i västra delen av tomten, vilket gör att hela den fria disponibla tomtdelen vetter mot järnvägen. Uteplatsen vetter åt söder och öster i ett skyddat läge för buller från öst-sydost. Bullernivån vid uteplatsen uppgår till 59 dB(A) ekvivalentnivå och 79 dB(A) maxnivå inklusive fasadreflektion. Avståndet från uteplatsen till järnvägen är 40 meter och tomten är till 90 % exponerad mot järnvägen. Den estetiska störningen är begränsad då bullerplanket ligger på ett avstånd av ca 30 meter från närmaste husfasad och det finns en ca 1,5 meter hög häck mot Gullviksgatan. Avståndet från bostadshuset till järnvägen och till elledningarna vid järnvägen är 30 meter. I oskadat skick har fastighetens marknadsvärde beräknats till 2 200 000 kronor vid värdetidpunkten juli 2004. På grund av störningarna från Kontinentalbanan beräknas marknadsvärdet i juli 2004 ha minskat med 27,5 % av det oskadade värdet eller 385 000 kronor. Nuvarande fastighetsägarna förvärvade fastigheten i oktober/november 2000, vilket innebär att den estetiska störningen och befarade bul-

lerstörningar från Kontinentalbanan bör ha beaktats vid köpet. Den analys av köpet som gjorts visar att köpeskillingen låg 7 % under den prisnivå som bedöms marknadsmässig för området, om fastigheten varit ostörd. Med hänsyn härtill bedöms att värdeminskningen vid köpetillfället låg på nivån 5-10 %, eller i snitt på 7,5 %. En justering av ersättningen görs därför med 7,5 %, vilket innebär att en ersättning motsvarande 10 % eller 220 000 kronor bör utgå. Något toleransavdrag bör inte göras för denna fastighet.

Fastigheten Eldvik 5

Fastigheten ligger väster om och i första raden närmast järnvägen. Bostadshuset är placerat i västra delen av tomten, vilket gör att 40 % av den fria disponibla tomtdelen ligger i väster i riktning från järnvägen och 60 % mot järnvägen. Uteplatsen ligger i skyddat läge av husfasaden i väster. Bullernivån vid uteplatsen uppgår till 49 dB(A) ekvivalentnivå och 71 dB(A) maxnivå inklusive fasadreflektion. Dessa ljudnivåer är uppmätta av Ingemanssons. Avståndet mellan uteplatsen och järnvägen är 45 meter och tomten är till 60 % exponerad mot järnvägen. Den estetiska påverkan är påtaglig då bullerplanket ligger öppet längs hela östra sidan av Gullviksgatan på ett avstånd av ca 35 meter från närmaste husfasad. Elledningarna vid bostadshuset ligger ca 35 meter från bostadshuset. I oskadat skick har fastighetens marknadsvärde beräknats till 1 650 000 kronor vid värdetidpunkten juli 2004. På grund av störningarna från Kontinentalbanan beräknas marknadsvärdet ha minskat med 15 % av det oskadade värdet eller 247 500 kronor.

Fastigheten Eldvik 6

Fastigheten ligger väster om och i första raden närmast järnvägen. Bostadshuset är placerat i mitten av tomten, vilket gör att ca 50 % av den fria disponibla tomtdelen ligger i väster i riktning från järnvägen och 50 % mot järnvägen. Uteplatsen ligger i skyddat läge av husfasaden i väster. Bullernivån vid uteplatsen uppgår till 50 dB(A) ekvivalentnivå och 72 dB(A) maxnivå inklusive fasadreflektion. Avståndet mellan uteplatsen och järnvägen är 40 meter och tomten är till 50 % exponerad mot järnvägen. Den estetiska påverkan är begränsad tack vare omfattande och hög vegetation mot öster. Bullerplanket ligger öppet exponerat vid entrén på ett avstånd av ca 20

meter. Elledningarna vid järnvägen ligger ca 20 meter från bostadshuset. I oskadat skick har fastighetens marknadsvärde beräknats till 2 200 000 kronor vid värdetidpunkten juli 2004. På grund av störningarna från Kontinentalbanan beräknas marknadsvärdet ha minskat med 15 % av det oskadade värdet eller 330 000 kronor.

Fastigheten Dunvik 2

Fastigheten ligger väster om och i första raden närmast järnvägen. Bostadshuset är placerat i mitten av tomten, vilket gör att ca 20 % av den fria disponibla tomtdelen ligger i väster och i lä från järnvägen och 80 % ligger i öster, norr och söder, öppet för buller från järnvägen. Det finns två uteplatser, varav en ligger i skyddat läge väster om husfasaden och den andra, som är inglasad, ligger i söder i ett oskyddat läge. Bullernivån vid den västra uteplatsen har uppskattats till 52 dB(A) ekvivalentnivå och 74 dB(A) maxnivå inklusive fasadreflektion. Bullernivån vid den södra uteplatsen har med bortseende av inglasningen uppskattats till 60 dB(A) ekvivalentnivå och 80 dB(A) maxnivå. Avståndet till järnvägen är 35 meter och tomten är till 80 % exponerad mot järnvägen. Den estetiska påverkan är omfattande eftersom hög vegetation saknas mot öster. Bullerplanket ligger öppet exponerat från den södra uteplatsen och större delen av tomten. Elledningarna vid järnvägen ligger drygt 20 meter från bostadshuset. I oskadat skick har fastighetens marknadsvärde beräknats till 2 200 000 kronor vid värdetidpunkten juli 2004. På grund av störningarna från Kontinentalbanan beräknas marknadsvärdet ha minskat med 15 % av det oskadade värdet eller 330 000 kronor.

Fastigheten Dunvik 3

Fastigheten ligger väster om och i första raden närmast järnvägen. Bostadshuset är placerat i mitten av tomten, vilket gör att ca 40 % av den fria disponibla tomtdelen ligger i nordväst och i lä från järnvägen och 60 % ligger i öster och söder, öppet för buller från järnvägen. Uteplatsen ligger i skyddat läge av husfasaden i väster. Bullernivån vid uteplatsen uppgår till 52 dB(A) ekvivalentnivå och 74 dB(A) maxnivå inklusive fasadreflektion. Avståndet från uteplatsen till järnvägen är 30 meter och tomten är till 60 % exponerad mot järnvägen. Den estetiska påverkan är omfattande på grund av att det saknas vegetation mot öster. Bullerplanket ligger öppet expone-

rat vid entrén och östra delen av tomten. Därtill täcks ca 50 % av den ljusa ytan av köksfönstret av bullerplanket. Elledningarna vid järnvägen ligger ca 20 meter från bostadshuset. I oskadat skick har fastighetens marknadsvärde beräknats till 1 400 000 kronor vid värdetidpunkten juli 2004. På grund av störningarna från Kontinentalbanan beräknas marknadsvärdet ha minskat med 15 % av det oskadade värdet eller 210 000 kronor. Fastigheten är såld och talan förs av den tidigare ägaren enligt särskilt förbehåll i köpekontraktet.

Fastigheten Dunvik 4

Fastigheten ligger väster om och i första raden närmast järnvägen. Bostadshuset är placerat i mitten av tomten, vilket gör att ca 40 % av den fria disponibla tomtdelen ligger i nordväst och i lä från järnvägen och 60 % ligger i öster och söder, öppet för buller från järnvägen. Uteplatsen ligger i delvis skyddat läge av husfasaden i väster. Bullernivån vid uteplatsen uppgår till 52 dB(A) ekvivalentnivå och 74 dB(A) maxnivå inklusive fasadreflektion. Avståndet från uteplatsen till järnvägen är 35 meter och tomten är till 60 % exponerad mot järnvägen. Den estetiska påverkan är begränsad tack vare omfattande och hög vegetation mot öster. Bullerplanket ligger dock öppet exponerat vid entrén. Elledningen vid järnvägen ligger drygt 20 meter från bostadshuset. I oskadat skick har fastighetens marknadsvärde beräknats till 1 750 000 kronor vid värdetidpunkten juli 2004. På grund av störningarna från Kontinentalbanan beräknas marknadsvärdet ha minskat med 15 % av det oskadade värdet eller 262 500 kronor.

Fastigheten Fagervik 2

Fastigheten ligger väster om och i första raden närmast järnvägen. Bostadshuset är placerat i den nordvästra delen av tomten, vilket gör att den fria disponibla tomtdelen ligger i öster i riktning mot järnvägen. Uteplatsen ligger i oskyddat läge i förhållande till järnvägen och söder om husfasaden. Bullernivån vid uteplatsen uppgår till 63 dB(A) ekvivalentnivå och 83 dB(A) maxnivå inklusive fasadreflektion. Avståndet från uteplatsen till järnvägen är 35 meter och tomten är till 90 % exponerad mot järnvägen. Den estetiska påverkan är mycket påtaglig då bullerplanket är ca 2,5 meter högt och därtill ligger det på en mindre vall, vilket gör att totala höjden över

Krokviksgatan är 3 meter. Bullerplanket ligger ca 25 meter från närmaste husfasad. Elledningarna vid järnvägen ligger drygt 25 meter från bostadshuset. I oskadat skick har fastighetens marknadsvärde beräknats till 1 350 000 kronor vid värdetidpunkten juli 2004. På grund av störningarna från Kontinentalbanan beräknas marknadsvärdet ha minskat med 20 % av det oskadade värdet eller 270 000 kronor.

Fastigheten Fagervik 3

Fastigheten ligger väster om och i första raden närmast järnvägen. Bostadshuset är placerat i den östra delen av tomten, vilket gör att den fria disponibla tomtdelen ligger i väster i riktning från järnvägen. Uteplatsen ligger i skyddat läge av husfasaden i väster och motsvarande gäller tomten, som ligger i ett skyddat läge av bostadshuset. Bullernivån vid uteplatsen uppgår till 54 dB(A) ekvivalentnivå och 75 dB(A) maxnivå inklusive fasadreflektion. Avståndet mellan uteplatsen och järnvägen är 25 meter och tomten är till 20 % exponerad mot järnvägen. Den estetiska påverkan är mycket påtaglig då bullerplanket är ca 2,5 meter högt och därtill ligger det på en mindre vall, vilket gör att totala höjden över Krokviksgatan är ca 3 meter. Bullerplanket ligger på ett avstånd av ca 15 meter från närmaste husfasad. Elledningen vid järnvägen ligger drygt 15 meter från bostadshuset. I oskadat skick har fastighetens marknadsvärde beräknats till 1 300 000 kronor vid värdetidpunkten juli 2004. På grund av störningarna från Kontinentalbanan beräknas marknadsvärdet ha minskat med 20 % av det oskadade värdet eller 260 000 kronor.

Fastigheten Fagervik 4

Fastigheten ligger väster om och i första raden närmast järnvägen. Bostadshuset är placerat i den östra delen av tomten, vilket gör att den fria disponibla tomtdelen ligger i väster i riktning från järnvägen. Uteplatsen ligger i skyddat läge av husfasaden i väster och motsvarande gäller tomten, som ligger i ett skyddat läge av bostadshuset. Bullernivån vid uteplatsen uppgår till 53 dB(A) ekvivalentnivå och 74 dB(A) maxnivå inklusive fasadreflektion. Avståndet mellan uteplatsen och järnvägen är 25 meter och tomten är till 20 % exponerad mot järnvägen. Den estetiska påverkan är mycket påtaglig då bullerplanket är ca 2,5 meter högt och därtill ligger det på en mindre vall, vilket gör att totala höjden över Krokviksgatan är ca 3 meter.

Bullerplanket ligger på ett avstånd av ca 15 meter från närmaste husfasad. Elledningen vid järnvägen ligger drygt 15 meter från bostadshuset. I oskadat skick har fastighetens marknadsvärde beräknats till 1 950 000 kronor vid värdetidpunkten juli 2004. På grund av störningarna från Kontinentalbanan beräknas marknadsvärdet ha minskat med 20 % av det oskadade värdet eller 390 000 kronor.

Fastigheten Krokvik 4

Fastigheten ligger väster om och i första raden närmast järnvägen. Bostadshuset är placerat i den norra delen av tomten, vilket gör att den fria disponibla tomtdelen ligger i söder. Uteplatsen ligger i skyddat läge från järnvägsbuller. På tomten finns även en pool som är öppet exponerad mot järnvägen. Bullernivån vid uteplatsen uppgår till 50 dB(A) ekvivalentnivå och 73 dB(A) maxnivå inklusive fasadreflektion. Avståndet mellan uteplatsen och järnvägen är 40 meter och tomten är till 90 % exponerad mot järnvägen. Den estetiska påverkan är begränsad tack vare det vegetationsskydd som finns inom fastigheten Krokvik 5. Elledningen vid järnvägen ligger ca 35 meter från bostadshuset. I oskadat skick har fastighetens marknadsvärde beräknats till 1 500 000 kronor vid värdetidpunkten juli 2004. På grund av störningarna från Kontinentalbanan beräknas marknadsvärdet ha minskat med 12,5 % av det oskadade värdet eller 187 500 kronor.

Fastigheten Eldvik 7

Fastigheten ligger väster om och i första raden närmast järnvägen. Bostadshuset är placerat i mitten av tomten, vilket gör att ca 50 % av den fria disponibla tomtdelen ligger i väster i riktning från järnvägen och 50 % mot järnvägen. Uteplatsen ligger i skyddat läge av uthusfasaden i väster. Bullernivån vid uteplatsen uppgår till 49 dB(A) ekvivalentnivå och 71 dB(A) maxnivå inklusive fasadreflektion. Avståndet mellan uteplatsen och järnvägen är 45 meter och tomten är till 60 % exponerad mot järnvägen. Den estetiska påverkan är begränsad då bullerplanket ligger på ett avstånd av ca 30 meter från närmaste husfasad och på andra sidan en liten grönremsa. Elledningen vid järnvägen ligger drygt 30 meter från bostadshuset. I oskadat skick har fastighetens marknadsvärde beräknats till 1 600 000 kronor vid värdetidpunkten juli 2004. På grund av störningarna från Kontinentalbanan beräknas marknadsvärdet

ha minskat med 12,5 % av det oskadade värdet eller 206 000 kronor.

Fastigheten Medaljongen 9

Fastigheten ligger väster om och i första raden närmast järnvägen. Bostadshuset är placerat i sydöstra delen av tomten med gaveln mot öster och uthuset i nordvästra hörnet, vilket gör att ca 15 % av den fria disponibla tomtdelen ligger i väster och i lä från järnvägsbullret och 85 % ligger i öster, norr och söder öppet för buller från järnvägen. Uteplatsen ligger i skyddat läge av husfasaden i väster. Bullernivån vid uteplatsen uppgår till 52 dB(A) ekvivalentnivå och 74 dB(A) maxnivå inklusive fasadreflektion. Avståndet mellan uteplatsen och järnvägen är 30 meter och tomten är till 85 % exponerad mot järnvägen. Den estetiska påverkan är omfattande på grund av att häcken endast ger ett begränsat skydd. Bullerplanket är synligt från större delen av tomten. Elledningen vid järnvägen ligger drygt 15 meter från bostadshuset. I oskadat skick har fastighetens marknadsvärde beräknats till 1 350 000 kronor vid värdetidpunkten juli 2004. På grund av störningarna från Kontinentalbanan beräknas marknadsvärdet ha minskat med 15 % av det oskadade värdet eller 202 500 kronor.

Fastigheten Ringblomman 19

Fastigheten ligger öster om och i första raden närmast järnvägen. Bostadshuset, som är ett radhus i två plan, är placerat i den östra delen av tomten, vilket gör att den fria disponibla tomtdelen ligger i väster och den är exponerad mot järnvägen. Uteplatsen är uppbyggd ca 80 cm ovanför angränsande marknivå och den är indragen i förhållande till radhuset norr därom, samt försedd med tak. Detta torde göra att uteplatsen är särskilt utsatt för bullret som kommer från tågtrafiken på järnvägsbron i riktning från sydväst. Bullernivån vid uteplatsen uppgår till 64 dB(A) ekvivalentnivå och 86 dB(A) maxnivå inklusive fasadreflektion. Dessa ljudnivåer är uppmätta av Ingemanssons. Avståndet mellan uteplatsen och järnvägen är 35 meter och tomten är till 90 % exponerad mot järnvägen. Den estetiska påverkan är påtaglig då bullerplankets översta del är ca 4 meter ovanför den västra tomtmarken. Det finns dock en smal grönremsa hitom bullerplanket. Det negativa intrycket begränsas således under den lövade perioden tack vare den gröna remsan som har träd och buskar. Elled-

ningen vid järnvägen ligger ca 35 meter från bostadshuset. I oskadat skick har fastighetens marknadsvärde beräknats till 1 250 000 kronor vid värdetidpunkten juli 2004. På grund av störningarna från Kontinentalbanan beräknas marknadsvärdet ha minskat med 20 % av det oskadade värdet eller 250 000 kronor.

Fastigheten Fagervik 5

Fastigheten ligger väster om och i första raden närmast järnvägen. Bostadshuset är placerat i den östra delen av tomten, vilket gör att den fria disponibla tomtdelen ligger bort från järnvägen. Uteplatsen ligger i väster i skydd av fasaden mot järnvägen. Bullernivån vid uteplatsen uppgår till 51 dB(A) ekvivalentnivå och 73 dB(A) maxnivå inklusive fasadreflektion. Avståndet mellan uteplatsen och järnvägen är 30 meter och tomten är till 70 % exponerad mot järnvägen. Den estetiska påverkan är mycket påtaglig då bullerplanket är ca 2,5 meter högt och därtill ligger det på en mindre vall, vilket gör att totala höjden över marknivån är knappt 3 meter. Bullerplanket ligger på ett avstånd av ca 10 meter från närmaste husfasad. Elledningen vid järnvägen ligger endast 10 meter från bostadshuset. I oskadat skick har fastighetens marknadsvärde beräknats till 1 900 000 kronor vid värdetidpunkten juli 2004. På grund av störningarna från Kontinentalbanan beräknas marknadsvärdet ha minskat med 22,5 % av det oskadade värdet eller 427 500 kronor.

Fastigheten Berlocken 6

Fastigheten ligger väster om och i första raden närmast järnvägen. Bostadshuset är placerat i den västra delen av tomten, vilket gör att den fria disponibla tomtdelen ligger närmast järnvägen. Uteplatsen ligger i sydväst, delvis skyddad från buller av fasaden, och utgörs av ett inglasat uterum. Bullernivån vid uteplatsen uppgår till 60 dB(A) ekvivalentnivå och 81 dB(A) maxnivå inklusive fasadreflektion. Avståndet mellan uteplatsen och järnvägen är 50 meter och tomten är till 80 % exponerad mot järnvägen. Den estetiska påverkan är påtaglig då det saknas vegetationsskydd mellan bullerplanket och tomten. Exponeringen är påtaglig sett från entrén, den östra delen av tomten och utsikten från de fönster som vetter mot planket och järnvägen. Avståndet mellan bostadshuset och elledningen vid järnvägen är ca 30 meter. I oskadat skick har fastighetens marknadsvärde beräknats till 1 750 000 kronor vid

värdebidpunkten juli 2004. På grund av störningarna från Kontinentalbanan beräknas marknadsvärdet ha minskat med 15 % av det oskadade värdet eller 262 500 kronor.

Fastigheten Silvervik 2

Fastigheten ligger öster om och i första raden närmast järnvägen. Entrén till bostadshuset ligger vid den nordöstra fasaden mot gatan. Vid västra fasaden finns en uteplats under tak. Den södra delen av tomten är den del som kan utnyttjas för utevistelse och samtidigt är den närmast järnvägen. Den södra delen av tomten utgör anlagd trädgård och den vetter mot bullerplanket. Bullernivån vid uteplatsen uppgår till 65 dB(A) ekvivalentnivå och 85 dB(A) maxnivå inklusive fasadreflektion. Avståndet till järnvägen är 20 meter och tomten är till 60 % exponerad mot järnvägen. Den estetiska påverkan är mycket störande eftersom bullerplanket når upp till ca 2,5 meter ovanför angränsande tomtmark, och planket står endast 3 meter från tomtgränsen mot järnvägen, vilken har en längd av ca 15 meter. Planket ligger i sydväst och huset har både den glasade fasaden och uteplatsen mot söder och väster. Avståndet mellan bostadshuset och elledningen vid järnvägen är ca 20 meter. I oskadat skick har fastighetens marknadsvärde beräknats till 2 600 000 kronor vid värdebidpunkten juli 2004. På grund av störningarna från Kontinentalbanan beräknas marknadsvärdet ha minskat med 25 % av det oskadade värdet eller 650 000 kronor.

Fastigheten Silvervik 9

Fastigheten ligger öster om och i första raden närmast järnvägen. Entrén till bostadshuset ligger vid den östra fasaden. Vid västra fasaden finns en uteplats. Den västra delen av tomten är den del som kan nyttjas för utevistelse. Bullernivån vid uteplatsen uppgår till 65 dB(A) ekvivalentnivå och 85 dB(A) maxnivå inklusive fasadreflektion. Dessa ljudnivåer är uppmätta av Ingemanssons. Avståndet från uteplatsen till järnvägen är 20 meter och tomten är till 90 % exponerad mot järnvägen. Den estetiska påverkan är mycket stor eftersom bullerplanket når upp till ca 3 meter ovanför angränsande tomtmark och planket står endast 3 meter från tomtgränsen som har en längd av 32 meter. Planket ligger i väster och huset har både panorama-fönster och uteplats mot väster. Avståndet mellan bostadshuset och elledningen vid

järnvägen är ca 20 meter. I oskadat skick har fastighetens marknadsvärde beräknats till 2 050 000 kronor vid värdetidpunkten juli 2004. På grund av störningarna från Kontinentalbanan beräknas marknadsvärdet ha minskat med 30 % av det oskadade värdet eller 615 000 kronor.

Fastigheten Silvervik 37

Fastigheten ligger öster om och i första raden närmast järnvägen. Entrén till bostadshuset ligger vid den östra fasaden. På fastigheten finns en uteplats åt väster mot järnvägen. Fastigheten är exponerad mot järnvägen längs hela den långa västra fasaden och uteplatsen. Bullernivån vid uteplatsen uppgår till 61 dB(A) ekvivalentnivå och 84 dB(A) maxnivå inklusive fasadreflektion. Avståndet mellan uteplatsen och järnvägen är 35 meter och tomten är till 80 % exponerad mot järnvägen. Den estetiska påverkan är begränsad eftersom det finns vegetationsskydd mellan bullerplanket och fastigheten. Avståndet mellan bostadshuset och elledningen vid järnvägen är ca 30 meter. I oskadat skick har fastighetens marknadsvärde beräknats till 3 000 000 kronor vid värdetidpunkten juli 2004. På grund av störningarna från Kontinentalbanan beräknas marknadsvärdet ha minskat med 15 % av det oskadade värdet eller 450 000 kronor.

Ägarna av fastigheterna Eldvik 4, Dunvik 4 och Eldvik 7 bestrider att deras talan skall ogillas på den grunden att de förvärvat sina fastigheter efter det att regeringen lämnat tillstånd till utbyggnaden av Kontinentalbanan. Förvärven av dessa fastigheter har skett till en prisnivå motsvarande fastigheterna i oskadat skick.

För det fall miljödomstolen vid skadebedömningen finner att man skall ta hänsyn till att förvärvarna känt till eller bort känt till planerna på ombyggnaden redan den 3 oktober 1996 gör fastighetsägarna gällande att de i sådant fall utgick från att bullerstörningarna ej skulle komma att överstiga de normer som samhället ställt upp. Det torde vara ostridigt i målen att bullernivåerna överskrider dessa normer på dessa fastigheter.

Störningar under byggnadstiden

Under åren 1997, 1998 och en bit in på 1999 byggdes Kontinentalbanan ut med banvall, spår och plank. Ombyggnaden av banan medförde störningar i form av buller, vibrationer, damm och ljus. Enligt kärandena har särskilt bullret och ljuset från starka strålkastare på kvällar och nätter varit mycket besvärande. Entreprenörerna har bl a bedrivit omfattande arbeten nattetid. Kraftigt buller och omfattande skakningar från arbetena har gjort att det tidvis varit omöjligt att sova.

Byggnadsarbetena har också inneburit att damm ansamlats på bl. a fönster och utemöbler, och även inomhus har besvärande damm förekommit. Extra storstädningar och fönstertvätt har varit nödvändigt att utföra under byggnadstiden.

Damm och bullerstörningar gjorde att det inte var möjligt att utnyttja uteplatser och tomter för rekreation på de fastigheter som vetter mot järnvägen. Under byggnadstiden var det även omöjligt att hänga tvätt eller vädra kläder utomhus.

Svaranden

Bakgrund

Kontinentalbanan är en del av järnvägsförbindelsen mellan Trelleborg/Ystad och Malmö. Den byggdes vid förra sekelskiftet för att ta hand om järnvägsförbindelsen till och från kontinenten. Vid den tidpunkten var Gullviksområdet ren landsbygd. Bostäderna i Gullviksområdet har till stor del tillkommit under 1950- och 1960-talen.

De bullerskärmar som regeringen beslutade om hade av Koncessionsnämnden för miljöskydd beräknats begränsa bullret till ca 65 dB(A) som ekvivalent nivå. Något begränsningsvärde för utomhusbuller, vare sig ekvivalent eller maximalt, har inte föreskrivits.

För att uppfylla regeringens villkor om buller inomhus har åtgärder utförts på kärandenas fastigheter i form av bl.a. byte av fönster till bullerisolerande fönster, byte

av friskluftsventiler samt förbättringar av fasadernas och takens ljudisolering.

Störningar under byggnadstiden

Även om det är Svensk-danska Broförbindelsen AB (SVEDAB) som närmast är ansvarig för arbetena under byggnadstiden medger Banverket att stå som ensam svarande i målen. Planering och genomförande av byggnadsåtgärderna sköttes av SVEDAB på uppdrag av Banverket. Regelbundna samordningsmöten hölls mellan Banverket, SJ och SVEDAB samt med de entreprenörer som skulle utföra byggnadsåtgärderna. Produktionstidplanerna utnyttjades dels i planeringen av kommande arbeten och dels för planeringen av tågtrafiken under byggnadstiden. Banverket eftersträvade att minimera störningarna både för tågtrafiken och för de boende. Arbetsmomenten planerades i huvudsak in under tider då banan inte trafikerades, vilket var nödvändigt för att uppfylla höga krav på säkerhet för tågtrafik och personal.

I huvudsak har riktvärdena för buller under byggnadstiden innehållits. Inför vissa typer av arbeten har man kunnat förutse att överskridanden skulle ske. SVEDAB har i dessa fall efter begäran hos tillsynsmyndigheten i enlighet med regeringens villkor fått medgivande att överskrida riktvärdena. Vid dessa arbeten har uppföljning skett och riktvärdena har endast överskridits vid ett fåtal tillfällen. Tillgängliga utredningar visar att överskridandena i de flesta fallen varit måttliga.

Avstegen från villkoren har varit motiverade av det starka allmänna intresset att dels uppfylla Sveriges åtaganden vad gäller Öresundsförbindelsen, dels anpassa arbetsstiderna så att tågtrafiken under byggnadstiden kunde flyta så bra som omständigheterna medgav.

När det särskilt gäller buller bör i vart fall bullernivåer som håller sig inom de av regeringen angivna riktvärdena inte anses medföra skadestandsgrundande störningar. Dessa riktvärden är utformade i enlighet med Naturvårdsverkets tidigare gällande allmänna råd om buller från byggarbetsplatser (PU 1975:5; har senare ersatts av NFS 2004:15). Vid utfärdandet av dessa riktlinjer har redan beaktats hur stor påverkan på omgivningen som bör kunna godtas vid bygg- och anläggningsverksamhet.

Riktlinjerna får därför anses motsvara bullernivåer som kan betraktas som allmänvanliga i de situationer som de allmänna råden reglerar.

Under tider då arbetsmoment utfördes samtidigt som tågtrafik förekom var hastigheten nedsatt till 70 km/tim. Vid enstaka tillfällen var den nedsatt till 40 km/tim. Bullret från tågtrafiken var därför lägre under sådana tider.

Banverket har vidare hållit närboende informerade på olika sätt under byggprocessen och särskilt vid arbeten som bedömdes medföra överskridanden av bullerriktvärdena.

Arbeten som kan ha orsakat damning torde framför allt ha varit utläggning av makadam på banvallen. Detta har skett under en begränsad tidsperiod.

Ljus från arbetsmaskiner och belysning av arbetsplatsen torde ha medfört störningar främst under mörka kvällar och nätter. Dessa störningar bör ha kunnat begränsas genom gardiner och persienner.

Kontinentalbanan i dess tidigare utförande har funnits under mycket lång tid. Även innan ombyggnaden påbörjades var området sålunda påverkat av järnvägstrafiken. Den som uppför eller förvärvar en byggnad som ligger i närheten av järnväg måste anses böra räkna med att till en järnväg, förutom driften, hör även behov av underhåll och upprustning, att trafiken kan komma att öka samt att järnvägen kan behöva byggas ut eller förändras på annat sätt, innefattande även skyddsåtgärder i form av bullerskärmar. Kärandenas fastigheter ligger även inom ett storstadsområde med de risker för störningar i boendet detta generellt kan föra med sig i form av byggnads- och anläggningsarbeten för bostäder, kontor, vägar mm i närområdet.

Bestående miljöpåverkan

SVEDAB har som en del i prövotidsutredningen låtit utföra beräkningar av buller såväl inomhus som utomhus för både tiden före och tiden efter banans ombyggnad.

Dessa har utförts av Akustikgruppen i Malmö AB genom Sven-Ingvar Thomasson. Beräkningar har utförts för förhållandena år 1995, dvs före utbyggnaden av banan, och för förhållandena år 2003. Beräkningarna har gjorts för tre olika höjder över marken - höjden 1,5 meter samt för höjder motsvarande plan 1 och plan 2 på berörda bostadshus. Höjden 1,5 m motsvarar den ungefärliga höjd de boende befinner sig på när de använder sina uteplatser.

Beräkningarna visar att det ekvivalenta bullret utomhus vid höjden 1,5 m var väsentligt lägre år 2003 än år 1995. Vid plan 1 är skillnaden mindre, men fortfarande påtaglig. Vid plan 2 är bullret för de flesta fastigheter oförändrat eller något högre efter än före ombyggnaden.

Även det maximala bullret utomhus har minskat väsentligt, för alla fastigheter med 10 - 13 dB(A) vid markplanet utom för Ringblomman 19. Att bullret vid Ringblomman 19 inte har minskat fullt ut lika mycket - det har minskat med 9 dB(A) - som vid övriga fastigheter beror på att det inte finns någon skärm vid bron över Ystadvägen; det var ett starkt önskemål från Malmö stad att man från stadsmiljösynpunkt skulle undvika skärmar över broar. Det kan nämnas att en minskning av bullret med ca 10 dB(A) för örat uppfattas som en halvering av ljudnivån. Det är således fråga om en kraftig minskning. Även här minskar reduktionen med höjden över marken. Förtjänsten av de lägre bullervärdena är uppförandet av bullerskärmarna.

Banverket har också genomfört beräkningar av bullret inomhus i bostäder i Gullvikområdet före och efter ombyggnaden. Beräkningarna visar att bullret inomhus, både maximalt buller och ekvivalent buller, är lägre eller betydligt lägre 2003 än före ombyggnaden. Reduktionen av det maximala bullret är för fyra fastigheter strax under 10 dB(A) och för de övriga mellan 10 och 16 dB(A). Det ekvivalenta bullret har för de flesta fastigheterna minskat med omkring 5 dB(A) men minskningar med upp till 8 - 10 dB(A) förekommer.

Akustikgruppens beräkningar för buller utomhus avser frifältsvärden och enligt Banverket skall buller utomhus anges som frifältsvärden och inte med fasadreflektion inräknad.

Av Akustikgruppens bullerutredning framgår att för de flesta av kärandenas fastigheter får överskridandena av riktvärdena, såsom de anges i infrastrukturpropositionen, bedömas som små eller måttliga. För tretton av fastigheterna ligger de ekvivalenta ljudnivåerna vid uteplatsen mellan 2 dBA under och 2 dBA över riktvärdena. För samma fastigheter överskrids de maximala bullernivåerna med mellan 1 och 6 dBA. För resten av fastigheterna är överskridandena dock mer betydande, särskilt för Ringblomman 19 och Silvervik 9.

Vid jämförelser av infrastrukturpropositionens riktvärden med aktuella bullernivåer bör man ha i minnet att riktvärdena har kommit till i ett annat sammanhang än för att reglera sådana frågor som behandlas i dessa mål, men inte heller i de sammanhang för vilka de är avsedda, innebär de några absoluta gränser. Tillämpningen skall enligt propositionen ske utifrån lokala faktorer och särskilda omständigheter i det enskilda fallet samt utifrån vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Infrastrukturpropositionens riktvärden kan därför inte rakt av läggas till grund för en bedömning av toleransgränsen i ett mål om miljöskador.

Fastighetsägarna synes vilja bortse från den nytta för bullret inomhus och fastigheternas standard, som bullerskärmen och olika åtgärder för fasadisolering har inneburit.

När det gäller "skrikkljud" hänvisas i stämningsansökan till Akustikgruppens PM 2001-06-29. Uppgifterna där gäller emellertid Lundavägen/Stockholmsvägen och är inte tillämpliga för Gullvik. Skrikkljuden uppstår vid inbromsning av tåg. Vid Lundavägen/Stockholmsvägen bromsas godstågen ofta upp till stillastående inför ett anslutande spår och kraftiga skrikkljud kan uppstå. Vid Gullvik finns det däremot normalt ingen anledning att helt stoppa tågen eftersom detta sänker kapaciteten på banan, varför kraftiga skrikkljud torde förekomma betydligt mer sällan där. Banverket har under en dag våren 2007 i en villafastighet i Gullvik gjort olika ljudmät-

ningar, däribland även av skrik ljud. Av ett 80-tal tågpassager konstaterades skrik ljud vid ett enda tillfälle. Detta måste tas som en bekräftelse på att skrik ljud förekommer sällan och inte kan betraktas som en störning av någon betydelse.

Mätningar av vibrationer inomhus har inte genomförts av Banverket eller SVE-DAB. I arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen ingick dock mätningar av markvibrationer. Dessa visade så låga värden att de inte uppfattas av människokroppen. Det utesluter dock inte att vibrationer kan märkas inomhus genom klirr av glas och liknande.

Enligt kändarna har det uppstått estetiska störningar på grund av de bullerskärmar som har satts upp. Banverket anser inte att dessa störningar kan vara annat än mycket begränsade. Utsikten från kändarnas fastigheter har tidigare bestått av järnvägen närmast och bortom denna av grannhus eller industri- eller liknande lokaler. Utsikten har således inte på något sätt varit naturskön eller på annat sätt särskilt värdefull. Samtidigt begränsar skärmarna insynen och avskärmar tomten från järnvägen, vilket de flesta torde anse vara positiva effekter av skärmarna.

Bullerskärmar har under senare år blivit ett mycket vanligt inslag i bostadsmiljöerna kring större vägar och järnvägar i de större städerna och får betraktas som ett helt normalt sätt att begränsa störningarna i trafikbelastade miljöer. Enligt Banverket uppförs bullerskärmar inte bara i samband med nyanläggning av vägar och järnvägar, utan även längs befintliga sådana och måste betraktas som allmänvanliga.

Elektromagnetiska fält uppkommer vid passage av tåg på banan. Till skillnad från elektromagnetiska fält från kraftledningar förekommer de således inte kontinuerligt. Banverket anser att det elektromagnetiska fältet är så begränsat, att det inte finns någon risk för skador för dem som exponeras. En omfattande forskning har skett när det gäller sambandet mellan lågfrekventa elektromagnetiska fält och sjukdomar. Vid dessa studier har sambandet mellan sådana fält och barncancer samt även andra cancersjukdomar och andra sjukdomar än cancer studerats. En sammanfattning av nuvarande kunskaper har gjorts i Socialstyrelsens meddelandeblad i juni 2005. Det har tagits fram i samråd mellan Socialstyrelsen, Boverket, Elsäkerhetsverket och

Statens strålskyddsinstitut. Den genomgång som har gjorts tyder på att man kan se en viss ökning av leukemirisken hos befolkningsgrupper som exponeras för elektromagnetiska fält på 0,4 µT (miljondels tesla) eller mer vid långvarig exponering för 50 Hz magnetfält i bostäder. Däremot ser man ingen riskökning under 0,4 µT.

Det elektromagnetiska fältet från kontaktledningar till järnvägar uppgår till 0,25-0,35 µT vid frekvensen 16,7 Hz, dvs vid en lägre frekvens än den som man utgått från vid ovannämnda studie. Vid stickprov gjorda vid Kontinentalbanan 15 m från spårmitte har vid 16,7 Hz uppmätts 0,23 µT som medelvärde vid fem tågpassager. Den sammanlagda tid som boende utefter en järnväg exponeras för elektromagnetiska fält blir dessutom mycket kortare än för boende utmed en kraftledning, eftersom exponeringen sker enbart vid tågpassager.

Den slutsats som Banverket drar är därför att det inte finns någon risk för skador för fastighetsägarna på grund av påverkan från elektromagnetiska fält från järnvägen. Det saknas därför anledning till oro.

En riskanalys har gjorts för att redovisa storleken av risknivån intill Kontinentalbanan och hur denna förändrats genom utbyggnaden. Analysen omfattar plankorsningsolyckor, urspårningar och olyckor som leder till utsläpp av farligt gods. Analysen visar att riskerna för händelser av detta slag är utomordentligt små både före och efter ombyggnaden. Den ökning av risknivån som ändå beräknats är helt obetydlig och bör därför inte ge anledning till oro hos de närboende.

Enligt Banverket kan den av fastighetsägarna åberopade utredningen av T.J.

, Stockholmsbryggan Fastighetsekonomi AB inte läggas till grund för slutsatsen att Kontinentalbanan har medfört minskning av fastighetsvärdena. Till stöd för denna sin uppfattning har Banverket åberopat en av O.L. , Faqturn Fastighetsutveckling AB utförd utredning rörande värdepåverkan på grund av utbyggnad av Kontinentalbanan inom Gullviksområdet. För att bedöma prisutvecklingen för småhusfastigheter närmast järnvägen har O.L. analyserat försäljningar dels inom Fosie och Eriksfälts församlingar, dels inom ett område be-

nämnt "Järnvägszonen" som sträcker sig 150 meter på ömse sidor om järnvägsområdet. Analyserna har gjorts för tre tidsperioder, dels perioden juni 1993 – december 1996, dels perioden oktober 1996 – september 2003, dels perioden oktober 2003 – januari 2007. Syftet med analysen har varit att se om det förelåg några signifikanta skillnader vad gäller prisutvecklingen mellan vid järnvägen närbelägna fastigheter och fastigheter inom Fosie och Eriksfälts församlingar i övrigt. För den första perioden visade analysen inte någon signifikant skillnad varför det inte går att dra några slutsatser av den ortsprisjämförelsen. De två ortsprisanalyser som avser transaktioner efter det att Kontinentalbanan byggts ut visar enligt utredningen att prisutvecklingen varit högre inom "Järnvägszonen". För att bedöma om resultatet är signifikanta har Avdelningen för matematisk statistik vid Lunds Universitet gjort en statistisk analys av materialet. Den slutsats som därvid dragits är att det inte går att påvisa att prisökningen varit lägre inom "Järnvägszonen" än inom "Eriksfält/Fosie".

Det måste enligt Banverket hållas för visst att priserna på fastigheter kring Kontinentalbanan redan före ombyggnaden var lägre än om banan inte hade funnits. Vid de beräkningar som Stockholmsbryggan Fastighetsekonomi AB har gjort utgår man från att fastighetsvärden innan banan byggdes endast obetydligt påverkades av järnvägen. Enligt Stockholmsbryggan Fastighetsekonomi AB var störningarna från den gamla järnvägen och dess trafik "begränsade till en marginell eller obetydlig estetisk störning" och störningarna bedöms i sin helhet ha påverkat marknadsvärdena negativt med högst ca 5 %. Antagande har stor betydelse för de beräknade skadestånden. Om påverkan har varit t.ex 10 %, 15 %, eller ännu större blir skadeståndsbeloppen väsentligt lägre än de yrkade. Banverket anser det inte rimligt att påverkan på grund av utbyggnaden av Kontinentalbanan kan vara så stor som Stockholmsbryggan Fastighetsekonomi AB påstår. Banverket hänvisar därvid främst till Akustikgruppens utredning om buller före och efter ombyggnaden som visat att bullret både inomhus och utomhus är lägre efter än det var före utbyggnaden. Om det skulle vara så att värdena på fastigheter utmed järnvägen är lägre jämfört med fastigheter som inte berörs av järnvägen, har kärandena således inte visat att det är ombyggnaden av banan som har orsakat att värdena är lägre eller att det föreligger övervägande sannolikhet för ett sådant orsakssamband. De lägre värdena,

om de förekommer, kan lika väl ha orsakats av tidigare förhållanden.

Som skäl för sin inställning att eventuella störningar är ortsvanliga vill Banverket framföra följande. Den ursprungliga Kontinentalbanan har funnits under mycket lång tid. Den bostadsbebyggelse som uppförts kring banan har tillkommit efter det att banan byggdes. De som har förvärvat eller bebyggt sina fastigheter efter år 1994, då miljökonsekvensbeskrivningen för banan stod färdig, bör ha varit medvetna om ombyggnaden när de förvärvade eller bebyggde sina fastigheter. De som har förvärvat eller bebyggt sina fastigheter tidigare har i vart fall varit medvetna om den då sedan länge pågående järnvägstrafiken. Med orten bör därför förstås områden i närheten av järnvägen.

Banverket anser även att störningarna är allmänvanliga. Det finns framför allt omkring storstadsområdena Stockholm, Göteborg och Malmö/Lund ett flertal järnvägsavsnitt som har ungefär lika stor eller större trafikbelastning som den här aktuella. Statistik från Banverket visar att det finns ca 80 km järnväg främst kring de större städerna med trafikmängder som är lika stora eller större än trafiken på järnvägen vid Gullvik. Det är således inte alls ovanligt att starkt trafikerade banavsnitt går genom bebyggelseområden med bostäder nära järnvägen.

Banverket anser till sist att Kontinentalbanan har en för samhället så stor betydelse, att boende utmed banan bör tåla något större störningar än man får göra i andra sammanhang.

Banverket vill också peka på att det i Gullviksområdet finns villor som är byggda på gammal industrimark. Provtagningar som gjorts tyder på att mark åtminstone utmed Silverviksgatan kan vara förorenad med industrikemikalier. Detta är en omständighet som givetvis kan påverka fastighetsvärdena i området och bör beaktas vid en bedömning av om en eventuell skada kan anses till övervägande sannolikhet ha orsakats av Kontinentalbanan.

Citytunneln i Malmö kommer att tas i drift under senare delen av 2010. Därmed kommer nästan all den persontrafik som idag trafikerar Kontinentalbanan att flyttas över till Citytunneln. Den trafik som blir kvar på Kontinentalbanan är godstrafiken och en handfull fjärrtåg med persontrafik.

BEVISNING

Kärandena

Kärandena har åberopat en omfattande skriftlig bevisning. Vid huvudförhandlingen har civilingenjören T.J. , Stockholmsbryggan Fastighetsekonomi AB, redogjort för den utredning som han på kärandenas uppdrag gjort för bedömning av dels värdeminskningen av kärandenas fastigheter på grund av störningarna från Kontinentalbanan, dels störningarna under tiden som utbyggnaden av Kontinentalbanan pågick.

Vid huvudförhandlingen har vidare förhör under sanningsförsäkran hållits med kärandena

, samt vittnesförhör med F.A. , ÅF Infrastruktur AB och fastighetsmäklaren H.S. .

Svaranden

Svaranden har åberopat en omfattande skriftlig bevisning. Vid huvudförhandlingen har civilingenjören O.L. , Faqum Fastighetsutveckling AB redogjort för den utredning han gjort om påverkan av fastigheternas marknadsvärde i Gullvik på grund av utbyggnaden av Kontinentalbanan, med bl.a. ortsprisjämförelser.

Vid huvudförhandlingen har vidare vittnesförhör hållits med civilingenjören

S-I.T. Akustikgruppen i Malmö AB samt med och professorn T.R. , Lunds Universitet.

I samband med huvudförhandlingen har rätten på parternas begäran hållit syn vid kärandenas fastigheter samt vid de fastigheter som ingått i T.J. ortsprisjämförelser.

De hörda personerna har i huvudsak anfört följande.

fastigheten Fagervik 5

Han köpte fastigheten 1981. Han upplevde störningarna från järnvägen före utbyggnaden som fullt acceptabla. Han hade tidigare ett eget ca 3 meter högt plank i tomtgränsen mot järnvägen. Detta plank har nu ersatts av det som Banverket satt upp. Även om bullerplanket har sina fördelar så anser han att det tar för mycket ljus. Det leder också ljudet upp till andra våningen i huset. Han upplever dagens trafik som mycket störande, främst beroende av den höga frekvensen av tåg. När det kommer ett tåg och man är ute i trädgården så stannar allt upp. Det går inte att föra ett samtal utomhus då. När två tåg möts låter det som en kraftig smäll. Det är också en liten sväng på banan vid hans fastighet, vilket gör att det ofta förekommer skrik-ljud när tågen bromsar. Inomhus har vibrationerna ökat jämfört med tidigare. Det förekommer även nedfall av svarta partiklar från tågtrafiken. Det märks tydligast på bilar som står parkerade på tomten. Partiklarna fastnar i lacken och det går knappast att få bort dem. Under byggtiden var det mycket lastbilstrafik vid hans fastighet. Det dammade mycket. Det förekom också mycket arbete nattetid, med starkt strålkastarljus som störde nattsömnen. Det kördes också material på järnvägen med ett diesellok som bullrade mycket. Han upplevde byggprocessen som mycket lång.

fastigheten Dunvik 2

Han köpte fastigheten 1986. Han upplever att de nu är konstant störda av järnvägen. Ljudet från ett tåg hinner inte ebba ut innan nästa tåg kommer. Godstågen låter mest. Godstågen går mest på nätterna. Det kommer tåg omkring kl. 03.30 som han vaknar av och sedan kan han inte somna om. Skrik-ljud förekommer flera gånger per dygn. Han har ADR-utbildning från sin tidigare anställning som lastbilschaufför, så han känner till riskerna med transporter av farligt gods. Han känner oro för den

mängd farligt gods som transporteras på Kontinentalbanan. Han är även orolig för de magnetfält som uppstår av järnvägstrafiken. Under byggtiden förekom störningar med jämna mellanrum under 1½ års tid. Det var mycket nattarbete. Den spårriktningsmaskin som användes alstrade mycket störande buller. Han uppskattar att han stördes av den maskinen ca 30 nätter totalt i olika perioder. De fick tvätta fönster mycket under tiden som utbyggnaden pågick. Även trädgårdsmöblerna blev mycket smutsiga.

fastigheten Krokvik 2

Hon upplever dagens situation som mycket mer störande än tidigare. Hon vaknar ofta på nätterna av tågtrafiken. Hon känner även en stark oro för att tåg skall spåra ur vid hennes fastighet. Bullerplanket upplever hon inte som så besvärande, men det leder upp ljudet från tågen till andra våningen. Under byggtiden var det mycket arbete nattetid, vilket gjorde det svårt att sova. Det gick inte att vistas ute i trädgården när de höll på vid hennes fastighet. Fönstren blev hela tiden så smutsiga att det knappast var lönt att putsa dem.

fastigheten Silvervik 9

Han köpte fastigheten 1980. Tidigare såg han ut över järnvägen till bebyggelsen på andra sidan. Det gör han inte längre på grund av bullerplanket. Bullerplanket skärmar inte av ljudet så effektivt som andra säger. Det går knappast att vistas i trädgården idag. Det går ett tåg var 5:e minut. Det förekommer även skriklyd när tågen måste bromsa för att invänta andra tåg. Han känner en stor oro för urspårning. Under byggskedet var han inte hemma så mycket på dagtid. Hans tomtgräns mot järnvägen är 30 meter, vilket innebär att det förekom mycket arbete utanför hans fastighet. Det var mycket störningar nattetid i form av buller och starkt strålkastarljus. Han har nu sålt fastigheten. Det pris som mäklaren värderade fastigheten till var 2,7 milj. kronor, vilket var det pris som de först gick ut med. Det var inte så många som visade intresse för fastigheten och många av de som tittade på den var inte intresserade när de såg att fastigheten ligger så nära järnvägen. Den slutliga köpeskillingen för fastigheten blev 2,2 milj. kronor.

. fastigheten Silvervik 2

De köpte fastigheten 1991. De fick information när de köpte fastigheten att järnvägen skulle byggas ut. Utbyggnaden började med att det byggdes en undergång under järnvägen nära deras fastighet sommaren 1995. Det var under hela byggskedet mycket högt buller som gjorde att det knappast gick att vistas utomhus i trädgården. Det dammade också mycket, vilket gjorde att det t.ex. inte gick att torka tvätt utomhus. De åkte ibland bort över helger eftersom det var sådana störningar från järnvägsbygget. Arbetet med utbyggnaden utmed deras fastighet pågick i perioder, men sammanlagt under lång tid. Bullerstörningarna från järnvägen är även efter att bullerplanket satts upp så stora att det inte går att föra ett normalt samtal i trädgården när tågen passerar. Det är godstågen som låter mest. Det förekommer skrikkljud, men mera sällan. Det var tidigare en öppen miljö där man kunde se bebyggelsen på andra sidan järnvägen. Efter att bullerplanket satts upp har den utsikten försvunnit. Bullerskärmen skuggar också tomten mycket, främst kvällstid. Det innebär att det inte går att utnyttja trädgården för odling som de hade önskat. De känner en oro främst för tågurspårning eller att något skall ramla av ett godståg.

Fastighetsmäklaren H.S.

Han har arbetat som fastighetsmäklare i Malmö sedan 1980. Han anlitas ofta av banker och advokatbyråer för att värdera fastigheter. Han känner till Gullviksområdet väl. När en fastighet i Gullviksområdet är till salu frågar ofta köparna vid första kontakten hur nära järnvägen fastigheten ligger. Ligger den intill järnvägen så faller oftast 8 av 10 spekulanter bort. Hans erfarenhet är att det är svårt att sälja en fastighet som ligger nära järnvägen. Han anser att prisnivån i Gullviksområdet är 25-30 % lägre än i andra områden med liknande bebyggelse.

Civilingenjören S-I.T. Akustikgruppen i Malmö AB

S-I.T. redovisar de beräkningar av bullernivåerna utmed Kontinentalbanan i Malmö som han utfört på uppdrag av Banverket, bl.a. en jämförelse av bullernivåerna 1995 och 2003 utomhus vid uteplatser på de i målen aktuella fastigheterna. Vid

uteplatserna på samtliga de i målet aktuella fastigheterna är idag den ekvivalenta bullernivån lägre än den i regeringens beslut angivna målsättningen 65 dB(A).

S-I.T. redovisar även mätningar av gnissel från tågtrafiken som gjorts vid fastigheterna Silvervik 40 och Silvervik 9. När Citytunneln öppnas kommer huvuddelen av den persontrafik som idag går på Kontinentalbanan att flyttas över till Citytunneln. Den ekvivalenta ljudnivån på fastigheterna utmed Kontinentalbanan kommer då att minska med ca 2 dB(A). Eftersom godstrafiken på tåg beräknas öka de närmaste åren kommer den ekvivalenta ljudnivån omkring 2015 att vara densamma som idag.

Professor T.R., Lunds Universitet

T.R. redogör för den statistiska analys av prisutvecklingen inom Fosie och Eriksfälts församlingar jämfört med "järnvägszonen" perioderna oktober 1996-september 2003 och oktober 2003-januari 2007 som gjorts av L.W.H.

vid Lunds universitet, och som tidigare ingivits i målet av Banverket.

Den statistiska analysen som gjorts visar enligt T.R. att variationen i K/T-värden för de köp som av fastighetsägarna använts som jämförelseköp följer den normalfördelning av K/T-värden som gäller inom "järnvägszonen". En analys av köp nr. 2 och köp nr. 7 i Stockholmsbryggans ortsprisjämförelse visar att K/T-värdena för dessa försäljningar följer den normalfördelning som gäller för "järnvägszonen". En jämförelse av regressionslinjen mellan det större området Fosie och Eriksfälts församlingar och den mindre järnvägszonen under perioden 2003 – januari 2007 visar att det finns en prisskillnad på ca 10 % i början av perioden, dvs att priserna är ca 10 % lägre inom "järnvägszonen" än i det större området Fosie och Eriksfälts församlingar. Skillnaden blir sedan mindre i slutet av perioden.

F.A., ÅF Infrastruktur AB

F.A. redogör för den mätning av bullret från Kontinentalbanan som han gjort på uppdrag av kärandena och som ingivits i målen. Mätningarna har gjorts i juni 2007 på fem fastigheter, Silvervik 9, Eldvik 5, Fagervik 6, Ringblomman 19 och Blåklockan 1. F.A. redovisar även de observationer av skrik ljud

som har redovisat i utredningen. Skrikljuden kommer framförallt från godstrafiken. Skrikljuden mättes under en vecka.

DOMSKÄL

Aktuella lagrum mm

Målen gäller om kändena, såsom ägare av fastigheter invid Kontinentalbanan i bostadsområdet Gullvik i Malmö, har rätt till skadestånd av Banverket för skada i form av nedsatt bruksvärde och marknadsvärde på kändenas fastigheter till följd av buller m.m. vid ombyggnad och drift av Kontinentalbanan.

Talan avseende nedsatt bruksvärde avser tiden som ombyggnaden av Kontinentalbanan från enkelspårig till dubbelspårig järnväg pågick. Enligt vad som har framkommit i målen pågick det arbetet inom Gullviksområdet huvudsakligen under åren 1997 och 1998 och en bit in på 1999. Talan omfattar således skadefall såväl före som efter miljöbalkens ikraftträdande den 1 januari 1999. Eftersom lagen (1998:811) om införande av miljöbalken inte innehåller några särskilda övergångsbestämmelser beträffande 32 kap. miljöbalken, gäller den allmänna grundsatsen att den lag skall tillämpas som gällde vid tidpunkten för ett skadefall. I målen skall följaktligen miljöskadelagen (1986:225) tillämpas för skadefall före miljöbalkens ikraftträdande den 1 januari 1999 och miljöbalken för tiden därefter. Med hänsyn till att de regler i 32 kap miljöbalken som återopas i målen har sin motsvarighet i miljöskadelagen har det dock inte någon praktisk betydelse vilka regler som formellt tillämpas. Miljödomstolen återger enbart bestämmelserna i miljöbalken.

Twisten i målen gäller tillämpning av 32 kap. miljöbalken. Enligt 1 § första stycket i nämnda kapitlet skall skadestånd betalas för bl.a. ren förmögenhetsskada som verksamhet på en fastighet har orsakat i sin omgivning. Med ren förmögenhetsskada avses ekonomisk skada utan samband med att någon lidit person- eller sakskada. Ersättning skall dock, enligt vad som här är aktuellt, utgå endast om skadan är av någon betydelse (andra stycket) samt bara i den mån störningen inte skäligen bör

tålas med hänsyn till förhållandena på orten eller till dess allmänna förekomst under jämförliga förhållanden (tredje stycket). För de sist nämnda kriterierna brukar orts- respektive allmänvanlighet användas som benämning.

Enligt 3 § första stycket samma kapitel skall skadestånd betalas för skador genom bl.a. buller, skakning eller "annan liknande störning". Bestämmelsen motsvarar 3 § i miljöskadelagen. Enligt förarbetena hänförs till sistnämnda kategori bl.a. starkt ljussken samt estetiska störningar såsom förfulning av landskapsbilden (prop. 1985/86:83 s 45). Enligt tredje stycket samma paragraf skall en skada anses ha orsakats genom en störning som avses i första stycket, om det med hänsyn till störningens och skadeverkningarnas art, andra möjliga skadeorsaker samt omständigheterna i övrigt föreligger övervägande sannolikhet för ett sådant orsakssamband.

Ersättning kan således utgå för vad som benämns ren förmögenhetsskada, men inte för ideell skada. För att en ren förmögenhetsskada skall anses föreligga krävs inte att en faktisk kostnad har uppkommit för den som begär ersättning. Det är tillräckligt att dennes förmögenhetsställning på något sätt har försämrats till följd av den störande verksamheten. Sålunda har fastighetsägare erhållit ersättning enligt miljöskadelagen för minskat marknadsvärde vid byggande och trafikering av väg (NJA 1999 s. 385) och för s.k. minskat boendevärde under tiden för byggande av järnväg (NJA 2000 s. 737).

Skadan

Den skada som kärandena gör gällande i målen och som de begär ersättning för är ren förmögenhetsskada i form av minskat marknadsvärde på deras fastigheter. Skadan har enligt kärandena orsakats av störningar från Kontinentalbanan i form av buller, estetiska störningar samt oro för elektromagnetiska fält och oro för olyckor med urspärning och olyckor med påverkan av farligt gods m.m.

Det som domstolen har att pröva i målen är huruvida den nuvarande verksamheten på Kontinentalbanan inklusive de anordningar som är knutna till denna verksamhet orsakar sådan skada att det utgör grund för skadestånd enligt 32 kap miljöbalken.

Huruvida det förekommit störningar från verksamheten på Kontinentalbanan tidigare och i vilken mån dessa stöningar varit skadestandsgrundande eller ej, påverkar inte den bedömning som miljödomstolen nu har att göra i dessa mål.

Kärandena åberopar som grund för sin talan om minskat marknadsvärde för fastigheterna endast störningar utomhus på respektive fastighet. När det gäller inomhus görs inte gällande några störningar från Kontinentalbanan som grundar rätt till ersättning för minskat marknadsvärde på fastigheterna, även om kärandena inte vitsordat de av Banverket angivna bullernivåerna inomhus.

Är skadan av någon betydelse?

Banverket har i första hand gjort gällande att den ev. skada som uppstått på grund av verksamheten på Kontinentalbanan är så ringa att den inte är av någon betydelse.

Utredningen i målen visar enligt miljödomstolen att de påstådda skadorna inte är så ringa som avses med begreppet "av någon betydelse" i 32 kap. 1 § andra stycket miljöbalken.

Miljödomstolens bedömning av de åberopade störningarna

Buller

När det gäller bullerstörningarna är den första frågan vilka normer för buller som skall tillämpas i målen.

I rättspraxis, bl.a. i HD:s avgörande i Värmdöledsmålet (NJA 1977 s 424) och i Dalarö-målet (NJA 1999:53 s 385) har uttalats att man, för att över huvud taget finna en rimlig gräns för ersättningsskyldighet vid trafikimmissioner, torde vara hänvisad till att hämta viss ledning av de normer som gäller för måttet av trafikstörningar som anses acceptabla från samhällets synpunkt. Sådana normer är dock inte i alla lägen utslagsgivande för vad som bör tålas utan ersättning, utan måste kunna frångås i både den ena och andra riktningen, bl.a. med hänsyn till fastigheternas belägenhet i förhållande till en större tätort.

I regeringens tillståndsbeslut för utbyggnaden av Kontinentalbanan har angivits bl.a. följande. "När det gäller utomhusbuller delar regeringen Koncessionsnämndens bedömning och föreskriver vissa åtgärder i form av bullerskärmar som Koncessionsnämnden har beräknat skall reducera bullret till 65 dB(A) som ekvivalent nivå. Vidare skall sökandena utreda möjligheterna att ytterligare minska utomhusbullret. Denna utredning bör redovisa hur sökandena efter avlastningen med City-tunneln kan nå 55 dB(A) som ekvivalentnivå. Närmare ställningstagande i denna fråga sker när de slutliga villkoren fastställs."

Banverket har gjort gällande att den i regeringens tillståndsbeslut angivna nivån 65 dB(A) ekvivalent ljudnivå är den bullernivå som skäligen bör tålas utan rätt till ersättning.

Fastighetsägarna har å sin sida gjort gällande att det är de i infrastrukturpropositionen angivna riktvärdena som skall anses utgöra de normer som samhället har ställt upp. Bullerstörningar över dessa normer innebär därmed ett överskridande av vad som skäligen bör tålas utan ersättning. Enligt infrastrukturpropositionen bör följande riktvärde för trafikbuller normalt inte överskridas vid nybyggnad eller väsentlig ombyggnad av järnväg eller annan spåranläggning: 55 dB(A) ekvivalentnivå utomhus vid uteplats och 60 dB(A) ekvivalentnivå utomhus i bostadsområdet i övrigt. Som maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad har som riktvärde angivits 70 dB(A). De i propositionen angivna riktvärdena har antagits av riksdagen i mars 1997. I regeringens proposition 2008/09:35 anges att de tidigare av riksdagen antagna riktvärdena står fast. I båda dessa propositioner anges att de angivna riktvärdena ska tolkas som riktvärden och att det inte är frågan om några bindande krav.

Naturvårdsverket har på regeringens uppdrag och i samråd med trafikverken och Boverket närmare definierat de i infrastrukturpropositionen angivna riktvärdena. Uppdraget har redovisats i den av fastighetsägarna åberopade rapporten 2001-12-20, varav bl.a. framgår följande. Med uteplats avses iordningställd område/yta såsom altan, terrass, balkong eller liknande som ligger i direkt anslutning till bostäder,

fritidshus eller vårdlokal. Med bostadsområdet i övrigt avses de vistelseytor som finns runt huset och som definieras av inhägnad, hävdade ytor eller hemfridszon. Med långsiktiga riktvärdet 55 dB(A) för järnvägstrafik avses ett bullervärde beräknat som ett typvärde för ett trafikårsmedeldygn och som enbart gäller för uteplats och som avser en bullernivå där fasadreflektionen är inkluderad. Riktvärdet 60 dB(A) gäller för bostadsområdet i övrigt och avser frifältsvärde eller till frifältsvärde korrigerat värde. Med långsiktiga riktvärdet 70 dB(A) på uteplats avses ett beräknat bullervärde av den mest bullrande tågtypen under ett årsmedelsdygn och med fasadreflektionen inräknad.

Såväl kärandena som svaranden har var för sig presenterat bullerutredningar i målen. Även om värdena för enskilda fastigheter i vissa fall skiljer sig åt, är de i stort sett identiska. Miljödomstolen utgår vid sin bedömning från de bullervärden som kärandena åberopat i målet.

Med stöd av vad som angivits ovan anser miljödomstolen att de normer för ekvivalent ljudnivå och maximal ljudnivå vid uteplatser som bör tillämpas i målen är 55 dB(A) respektive 70 dB(A), båda med fasadreflektionen inräknad. Detta leder till att för de fastigheter där de angivna riktvärdena överskrids gör miljödomstolen bedömningen att bullerstörningarna överstiger vad som skäligen bör tålas utan rätt till ersättning.

Vid bedömningen av bullerstörningarna utomhus vid uteplatserna beaktas även att dessa endast används under dag- och kvällstid och dessutom under en begränsad del av året.

Några bullervärden motsvarande "tomten i övrigt" finns inte redovisade i målen. I de av Banverket åberopade bullerutredningarna finns bullervärden angivna som ekvivalentnivåer för "värsta fasad". Dessa bullernivåer ligger omkring och i flera fall över det i ovan nämnda proposition angivna riktvärdet 60 dB(A). Vid den slutliga bedömningen av bullersituationen på respektive fastighet beaktas till viss del

även de angivna bullernivåerna för "värsta fasad". Därvid antas att den angivna ekvivalentsnivån är representativ för den del av tomten som är exponerad mot järnvägen.

Estetiska störningar

Kärandena har gjort gällande att bullerplanket bl.a. utgör ett förfulande inslag i närmiljön, att det tar bort den tidigare utsikten över spårområdet och över till andra sidan järnvägen, att det skapar en barriäreffekt och skuggar delar av tomten samt att det leder upp ljudet på andra våningen i de näraliggande bostadshusen. Miljödomstolen har förståelse för att de nuvarande fastighetsägarna kan uppleva bullerplanket på det sättet vid en jämförelse med tidigare förhållanden. Enligt miljödomstolen är det knappast troligt att fastigheternas marknadsvärde påverkas mer än mycket marginellt på grund av bullerplanket eftersom köpare av en fastighet i området har en annan referens än de nuvarande fastighetsägarna. Det är därtill troligt att många intressenter av en fastighet i området upplever bullerplanket som en trygghetsfaktor – om än en falsk sådan – som bidrar till att minska oron för olyckor. En påtaglig estetisk störning anser miljödomstolen föreligger endast för ett fåtal av fastigheterna. För flertalet av fastigheterna som är aktuella i målen anser miljödomstolen att denna störning är marginell.

Oro för elektromagnetiska fält

Från kärandenas sida har påtalats hälsoriskerna med de elektromagnetiska fält som uppstår när tågen passerar de aktuella fastigheterna och att den oro som finns om detta påverkar fastigheternas marknadsvärde negativt. Enligt Banverket finns ingen anledning till oro härför. Parterna har var för sig åberopat skriftlig bevisning om detta i målet.

När det gäller att bedöma vilken eventuell påverkan på en fastighets marknadsvärde som oro för elektromagnetiska fält kan ha, är det avgörande hur en presumtiv köpare bedömer risken för att sådan störning kan förekomma. I mål där det varit fråga om ersättning för fastigheter intill större kraftledningar har ersättning utdömts för minskning av fastighetens marknadsvärde. Enligt miljödomstolen torde det inte

kunna uteslutas att motsvarande bedömning kan göras beträffande kontaktledningar för järnvägstrafik, även med beaktande av att elektromagnetiska fält endast uppstår när ett tåg passerar och – i detta fall – att antalet tågpassager per dygn kommer att minska väsentligt när persontrafiken flyttas över till Citytunneln. Miljödomstolen gör därför bedömningen att närheten till kontaktledningen vid Kontinentalbanan kan innebära en viss – om än mycket begränsad – påverkan på de i målen aktuella fastigheternas marknadsvärde.

Oro för olyckor med urspärning, olyckor med påverkan från farligt gods m.m.

Av förhören med de käranden som hörts i målen har framkommit att dessa känner viss oro för tågurspärning och olyckor med farligt gods till följd av den utökade järnvägstrafiken. Det är enligt miljödomstolen inte uteslutet att även detta förhållande kan ha en viss inverkan på fastigheternas marknadsvärde. Det bör även poängteras att denna typ av olyckor främst gäller godstrafiken på Kontinentalbanan och att den trafiken kommer att finnas kvar även efter att Citytunneln öppnats, och den förväntas även att öka i framtiden.

Övrigt störningar såsom vibrationer, skrik ljud, partikelnedfall mm

Att det förekommer skrik ljud eller gnissel från inbromsande tåg på banan genom Gullviksområdet tycks parterna vara överens om. Däremot är parterna oense om hur ofta sådana ljud förekommer och vilken betydelse dessa extra störningar har för bedömningen i målen. När det gäller vibrationer och partikelnedfall har kärandena inte lagt fram någon särskild bevisning utan endast framfört att dessa störningar förekommer. Miljödomstolen anser inte att vad som framkommit i målen ger stöd för uppfattningen att dessa störningar ensamt grundar rätt till ersättning. Dock kan de tillsammans med övriga störningar marginellt medverka till en sänkning av fastigheternas marknadsvärde.

Störningarnas orts- och allmänvanlighet

Är störningarna ortsvanliga?

Banverket har gjort gällande att de störningar som föranlett skadan inte är större än att den skäligen bör tålas med hänsyn till förhållandena på orten och till dess allmänna förekomst under jämförliga förhållanden. Detta har bestridits av kärandena.

När det först gäller ortsvanligheten saknas närmare utredning om detta i målen. Fastighetsägarna har gjort gällande att de störningar som idag förekommer från Kontinentalbanan skall ses mot bakgrund av att fastigheterna är belägna i Malmös ytterområde med utpräglad villabebyggelse. Enligt Banverket ligger visserligen fastigheterna inte i de helt centrala delarna av Malmö, men inte heller i ett förortsområde. Avståndet till centrum är endast 3-4 km och området ligger just innanför det som kallas för Inre Ringvägen. Till Malmös ytterområde är det ytterligare lika långt, eller 3-4 km.

Miljödomstolen har vid synen kunnat konstatera att Gullviksområdet är ett bostadsområde beläget utanför de centrala delarna av Malmö och med huvudsakligen villabebyggelse. I områdets norra del går Ystadvägen som är en större trafikled. Mellan bostadsbebyggelsen och Ystadvägen finns ett mindre område med småindustri och handel. På östra sidan om järnvägen ligger också ett mindre industriområde. Fastigheten Ringblomman 19 är belägen norr om och relativt nära Ystadvägen. I det aktuella partiet vid kvarteret Ringblomman går emellertid Ystadvägen under järnvägen, vilket innebär att vägbanan ligger lägre än omkringliggande mark. Bullerstörningen från vägen i det aktuella vägavsnittet är därmed begränsade. Kontinentalbanan med sin nuvarande sträckning genom bostadsområdet har funnits under mycket lång tid som enkelspårig järnväg. När Banverket och SVEDAB hos Koncessionsnämnden för miljöskydd ansökte om tillstånd enligt miljöskyddslagen för utbyggnad av järnvägen till en dubbelspårig järnväg ansåg sig inte Koncessionsnämnden kunna lämna tillstånd till den sökta verksamheten utan överlämnade ärendet till regeringen för prövning. I motiveringen till sitt beslut har Koncessionsnämnden anfört bl.a. följande:

de. "Koncessionsnämnden finner att ett betydande antal människor skulle få sina levnadsförhållanden väsentligt försämrade om järnvägstrafik kommer till stånd på kontinentalbanan enligt Banverkets och SVEDAB:s ansökan" Mot bakgrund härav kan de störningar som den nuvarande verksamheten på Kontinentalbanan orsakar på de fastigheter som är under prövning i målen inte betraktas som ortsvanliga.

Är störningarna allmänvanliga?

Nästa fråga som miljödomstolen har att pröva är om störningarna som har orsakat skadorna skäligen bör tålas av kärandena med hänsyn till störningarnas allmänna förekomst under jämförliga förhållanden.

Banverket har gjort gällande att de störningar som förekommer från Kontinentalbanan är allmänvanliga och som grund för detta bl.a. hänvisat till att det framförallt omkring storstadsområdena Stockholm, Göteborg och Malmö/Lund finns ett flertal järnvägsavsnitt som har ungefär lika stor eller större trafikbelastning som den här aktuella. Kärandena har bestridit att störningarna kan betraktas som allmänvanliga.

Vad som skall bedömas är inte om störningskällan, i det här fallet tågtrafiken på en dubbelspårig järnväg, är vanligt förekommande eller ej utan om de i målen aktuella störningarna är det. Den prövning som skall göras är därför om kärandenas fastigheter är utsatta för buller, förföljning och barriäreffekter m.m. utöver vad som kan anses vanligt förekommande under jämförbara förhållanden. Enligt Naturvårdsverkets rapport 2001-12-20 exponeras ca 2,0 miljoner människor utomhus för buller från trafik överstigande 55 dB(A) ekvivalentnivå. Av SOU 1993:65 Handlingsplan mot buller, bilaga 13, framgår vidare att de undersökningar som gjorts och som hänvisas till i utredningen visar att tågbuller är mindre störande än vägtrafikbuller och att en försiktig slutsats av dessa utredningar är att det krävs åtminstone 5 dB(A) högre tågbullernivåer (ekvivalentnivåer) än vägtrafikbuller för att få samma upplevda störning. Om man enbart beaktar bullerstörningarna så visar utredningarna i målen att bullernivåerna vid uteplatserna vid några av de i målen aktuella fastigheterna ligger under 55 dB(A). Bullerstörningarna på dessa fastigheter får enligt miljödomstolen betraktas som allmänvanliga. Därmed är dock inte sagt att de är skyldiga att

tåla störningarna från tågtrafiken utan ersättning. I den skälighetsbedömning som skall göras bör ett flertal omständigheter vägas in. Det är den sammantagna inverkan av alla störningarna som skall bedömas. Enligt miljödomstolen kan de sammantagna störningarna som de i målen aktuella fastigheterna utsätts för inte anses vara allmänvanliga.

Överskrider störningarna vad som skäligen bör tålas

Miljödomstolen anser vidare att de störningar, som orsakat skadan överskrider vad en fastighetsägare skäligen bör tåla utan rätt till ersättning. Det är enligt miljödomstolen inte skäligt att dessa fastighetsägare ensamma skall bära hela den värdeminskning som deras fastigheter undergått till följd av störningarna från Kontinentalbanan. Vid denna bedömning har även beaktats järnvägens samhällsviktiga funktion.

Utredning om störningarnas påverkan på fastigheternas marknadsvärde

Ortsprisjämförelser

I målet finns åberopat ortsprisutredningar utförda dels på kärandenas uppdrag av T.J. , dels på Banverkets uppdrag av O.L. . T.J. utredning har syftat till att – även om det beskrivits något otydligt – bestämma värdeminskningen för fastigheterna från helt ostört skick. Något avdrag för tidigare ev. värdeminskning synes inte ha gjorts utan endast s k toleransavdrag. Han har å ena sidan analyserat köp i ett relativt stort område, Fosie och Eriksfälts församlingar, där flertalet fastigheter inte är störda eller mycket måttligt störda. Mot denna grupp har analyserats 12 köp inom en snäv zon utmed järnvägen, i princip endast omfattande jämförelseobjekt som ligger i "första raden" utmed järnvägen. T.J.

har med ledning av den av honom gjorda analysen dragit slutsatsen att det föreligger en värdeminskning på mellan 10 – 20 % och som mest upp till 30 % för fastigheterna närmast järnvägen.

Domstolen finner att de avgränsningar av områdena som T.J. gjort är rimligt avvägda. Avgränsningen av området närmast järnvägen stöds också i viss

mån av skattemyndighetens beslut om särskilt riktvärdeområden invid järnvägen vid fastighetstaxeringen. Om det föreligger en skillnad i marknadsvärdena till följd av störningar från järnvägen bör detta visa sig vid en jämförelse mellan de i utredningen avgränsade delområdena. För att en skillnad skall anses vara signifikant krävs dock ett mycket stort jämförelsematerial. De analyserade köpen uppvisar en stor spridning och det är uppenbart att köpeskillningarna påverkats av en mängd andra faktorer än de som är beaktade i T.J. analys. De beaktade faktorerna är endast de som påverkat respektive taxeringsvärde samt i någon mån T.J. egna bedömningar av jämförelseobjektens förtjänster och brister. Enligt miljödomstolen bör trots detta viss vikt tillmätas de av T.J. gjorda analyserna. När det gäller de i utredningen redovisade jämförelseobjekten gör miljödomstolen följande bedömning.

Av de 12 jämförelseobjekten anser miljödomstolen att följande sju objekt är rena köp som kan användas för analys av värdeskillnaden, nämligen köp 2 Eldvik 4, köp 3 Berlocken 4, köp 7 Dunvik 5, köp 9 Stenvik 8, köp 10 Dunvik 3, köp 11 Berlocken 7 samt köp 12 Berlocken 5.

Följande tre jämförelseobjekt, köp 1 Stenvik 9, köp 4 Berlocken 2 (köp 2001) och köp 6 Dunvik 7 är enligt miljödomstolen rena köp, men som endast i viss mån kan användas för analys av värdeskillnaden. Fastigheterna är något eller endast marginellt bullerstörda men nästan eller helt fria från övriga störningsfaktorer som är aktuella i målen.

De återstående två jämförelseobjekten, köp 5 Rosvik 4 och köp 8 Fjällvik 5, lämpar sig enligt miljödomstolen inte som jämförelseobjekt. Vad som framkommit i utredningen om fastigheten Rosvik 4 tillsammans med uppgifterna i fastighetstaxeringen kan enligt miljödomstolen leda till en felaktig analys av köpet. På fastigheten Fjällvik 5 har uppförts en ny större villa efter köpet. Köpet har uppenbarligen gjorts i syfte att riva den befintliga byggnaden och uppföra ett nytt bostadshus. Den nya byggnaden har kunnat anpassas till rådande störningsförhållanden. Statusen hos den tidigare byggnaden är okänd.

Fastigheten Rosvik 3 har av O.L. _ angivits som ett möjligt jämförelseobjekt. Fastigheten har sålts under 2005. T.J. _ har uppgett att även det förvärvet ligger under den bedömda marknadsvärdenivån. Det är dock enligt miljödomstolen inte klarlagt om det är ett rent köp. Eftersom några vidare uppgifter om fastigheten och köpet inte redovisats i målen anser miljödomstolen inte att köpet kan användas vid en analys av värdeskillnaden.

O.L. _ har i sin utredning även redovisat det köp av fastigheten Berlocken 2 som gjorts under 2005. Det är samma fastighet som angivits ovan som köp nr 4. Enligt T.J. _ ligger även detta köp under den bedömda marknadsvärdenivån. Miljödomstolen gör samma bedömning av detta köp som av det tidigare köpet av samma fastighet och som redovisats ovan.

O.L. _ utredning har haft en annan inriktning. Den har främst varit inriktad på att undersöka *prisutvecklingen* för fastigheter nära järnvägen jämfört med fastigheter inom Fosie och Eriksfälts församlingar i övrigt. Det större underökningsområdet, Fosie och Eriksfälts församlingar, är identiskt med T.J. _ större område. Jämförelseområdet utmed järnvägen är dock betydligt större i O.L. _ utredning än i T.J. _ . Detta område innefattar såväl fastigheter utmed och mycket nära järnvägen som fastigheter inom ett avstånd upp till 150 meter på ömse sidor om järnvägsområdet. O.L. _ utredning visar att det föreligger en skillnad i fastigheternas marknadsvärde mellan det större området och den avgränsade "järnvägszonen" som genomsnittligt uppgår till i vart fall 10 %, dvs att marknadsvärdena är ca 10 % lägre inom "järnvägszonen" än i det större området. Denna slutsats stöds av T.R. _ vittnesmål. Den observerade värdenivån i "järnvägszonen" avser dock ett genomsnitt inom detta 150 meter breda område. Det är enligt miljödomstolen sannolikt en stor skillnad på hur störningarna från järnvägen påverkar fastighetsvärdena i zonens ytterkant och i området närmast järnvägen. Det är uppenbart att de längst bort belägna fastigheterna inom "järnvägszonen" är utsatta för väsentligt mindre störning från järnvägen än vad de närmast belägna fastigheterna är. O.L. _ undersökning kan därför som resultat endast redovisa ett ge-

nomsnittligt värde för alla jämförelseobjekten inom detta område. Mot denna bakgrund är det naturligt att en jämförelse med det större området uppvisar mindre skillnader än om jämförelsen görs mot en snäv zon närmast järnvägen. Domstolen lägger dock viss vikt även vid O.L. undersökning när det gäller allmänna överväganden om värdeminskningen.

Fastighetsmäklaren H.S. har vid förhöret uppgett att man måste räkna med en ”rabatt” om 25 – 30 % för objekt närmast järnvägen. Några uppgifter om genomförda försäljningar till stöd för denna uppfattning har dock inte redovisats i målen. Hans utlåtande får därför anses till stor del bygga på en subjektiv uppfattning. Miljödomstolen beaktar därför hans utsaga med viss försiktighet.

Särskilt riktvärdeområde vid fastighetstaxeringar

Som redovisats i T.J. utredning har skattemyndigheten vid AFT 2003 och vid FFT 2006 beslutat om indelning i ett särskilt s.k. riktvärdeområde för de fastigheter som ligger närmast järnvägen inom Gullviksområdet. Sådant beslut tillkommer i samband med förberedelsearbetet vid respektive fastighetstaxering. Till grund för beslutet ligger en ortsprisundersökning och en s.k. provvärdering. Området har en snäv avgränsning, särskilt på den västra sidan av järnvägen. Av de i målen aktuella fastigheterna ligger tio inom det särskilda riktvärdeområdet vid dessa taxeringar. En tomt om 700 kvm inom detta område taxeras vid FFT 2006 till 436 000 kr. En likadan tomt i intilliggande område på hela östra sidan och inom huvuddelen av västra sidan av järnvägen taxeras vid samma taxering till 500 000 kr. Inom ett annat riktvärdeområde som gränsar till det särskilda riktvärdeområdet vid kvarteren Berlocken och Medaljongen blir motsvarande taxeringsvärde 625 000 kr. Skillnaden är således 64 000 respektive 189 000 kr eller minus 13 % resp. minus 30 %. De angivna taxeringsvärdena för FFT 2006 gäller taxeringsvärdenivån i mitten av 2004 och motsvarar vid samma tidpunkt en skillnad i marknadsvärde om cirka 85 000 resp. 251 000 kr.

Med störst vikt lagd vid det större intilliggande området och med beaktande av köpeskillingskoefficienten vid respektive värdegrundande tidpunkt så pekar taxeringsuppgifterna enligt miljödomstolen mot att fastigheterna i första raden utmed järnvägen i vart fall har ansetts ha ett värde – i 2004 års värdenivå - som i genomsnitt ligger 150 000 kr eller mer lägre än i det större området som är i stort sett opåverkat.

Miljödomstolens sammanfattande bedömning

Ogillade käromål

Kärandena förvärvade fastigheten Eldvik 4 2001-01-31 (köpeavtal oktober/november 2000) och käranden förvärvade fastigheten Dunvik 4 1999-12-21 och kärandena förvärvade fastigheten Eldvik 7 1999-05-07 (köpeavtal december 1998).

När dessa käranden förvärvade sina respektive fastigheter var samtliga fysiska åtgärder med utbyggnaden av banan till dubbelspårig järnväg samt uppförande av bullerskydd, uppsättande av kontaktledningen mm utförda. Miljödomstolen utgår också från att det i Malmö vid den tiden var allmänt känt av vilken anledning banan byggts ut samt att all persontrafik till Danmark skulle gå på banan från det att Öresundsbron öppnats och intill dess att Citytunneln blev klar, och även att trafiken med godståg skulle öka på banan.

När förvärvade fastigheten Eldvik 4 var Öresundsbron öppnad och den trafik som trafikerade Kontinentalbanan var i stort sett densamma som idag, även om tågen inte gick med full hastighet. I det av kärandena åberopade värdeutlåtandet för fastigheten Eldvik 4 anges bl.a. följande: "Fastigheten förvärvades i oktober/november år 2000, vilket innebar att den estetiska störningen och befarade bullerstörningar från Kontinentalbanan bör ha beaktats vid köpet." När förvärvade sina respektive fastigheter var Öresundsbron inte öppnad, varför tågtrafiken till och från Danmark ännu inte hade börjat trafikera banan. Det som tillkommit efter att de förvärvat sina

fastigheter är därför bullerstörningen från trafiken till och från Danmark. Med hänsyn till vad köparna kunnat iakttaga vid förvärvet samt med hänsyn till vad de sålunda bort känt till om verksamheten på banan har de kunnat anpassa köpeskillingen för respektive fastighet därefter. Det har därför enligt miljödomstolen inte tillkommit någon störning efter köpet som de inte har kunnat räkna med vid köpetillfället. Deras talan ska därför ogillas.

Skadans omfattning

De utredningar som föreligger i de övriga målen visar enligt miljödomstolen att ägarna av de aktuella fastigheterna, som alla ligger nära Kontinentalbanan, har drabbats av skada i form av minskat marknadsvärde för vilken de är berättigade till ersättning.

Det är vidare enligt miljödomstolen styrkt att det är de sammantagna störningarna från verksamheten på Kontinentalbanan och de anläggningar som är knutna till denna verksamhet som orsakat skadan. Banverket har gjort gällande att förekomsten av förorenad mark i området kan vara en bidragande orsakat till minskade fastighetsvärden. Banverket har dock inte styrkt sitt påstående varken om förekomsten av förorenad mark eller att detta skulle ha påverkat fastighetsvärdena i området.

Utredningarna i målen är dock, enligt miljödomstolen, inte sådana att de utan vidare kan läggas till grund för att bestämma skadans storlek, dvs i vilken omfattning störningarna från verksamheten på Kontinentalbanan påverkar de i målen aktuella fastigheternas marknadsvärde. T.J. har dragit slutsatsen av sina analyser att störningarna från Kontinentalbanan medför en värdeminskning på mellan 12,5 till 30 % för de fastigheter som är belägna närmast järnvägen jämfört med fastigheter i övrigt inom Fosie och Eriksfälts församlingar. Enligt domstolens uppfattning ger dock inte utredningen stöd för slutsatsen om en så stor skillnad i marknadsvärde mellan de båda jämförda områdena. Det framgår inte heller av T.J. utredningen hur stor del av de påstådda värdeminskningarna som hänförs till de olika störningsfaktorerna, utan endast den totala störningen. O.L.

utredning motsäger å andra sidan inte slutsatsen att värdeminskningen för

flera av kärandenas fastigheter, med hänsyn till deras läge närmast järnvägen inom den av O.L. avgränsade "järnvägszonen", uppgår till så mycket som 15 – 20 %.

Mot bakgrund av de osäkerheter som präglar såväl kärandenas som svarandens utredningar är miljödomstolen hänvisad till att göra en skälighetsbedömning av skadans storlek med stöd av 35 kap 5 § rättegångsbalken. Miljödomstolen gör följande bedömning.

Samtliga kärandenas fastigheter är belägna i "först raden" närmast järnvägen.

De störningar som kärandena har åberopat är buller, estetiska störningar, oro för elektromagnetiska fält, oro för olyckor med urspårning och olyckor med påverkan av farligt gods, samt övriga störningar i form av vibrationer, skrik ljud, partikelnedfall m.m. Miljödomstolen har gjort en klassificering av de olika störningarna och bedömt en procentsats för varje störningsslag för respektive fastighet med vilken marknadsvärdet bedöms påverkas negativt. Utgångspunkten har därvid varit att buller från tågtrafiken är den störning som i högsta grad påverkar fastigheternas marknadsvärde. Med ledning av vad som angivits ovan under rubriken "Buller från tågtrafiken" gör miljödomstolen bedömning att påverkan på fastigheternas marknadsvärde på grund av bullerstörningarna ligger inom intervallet 4 – 13 %.

En påtaglig estetisk störning föreligger, som angivits ovan, enligt miljödomstolen, endast för fyra fastigheter. För dessa fastigheter uppskattar miljödomstolen att påverkan på fastigheternas marknadsvärde ligger inom intervallet 2 – 4 %. För övriga fastigheter uppskattas påverkan på grund av estetiska störningar till 1 %. Denna bedömning görs utifrån i målet ingivna fotografier samt domstolens egna iakttagelser vid synen.

När det gäller påverkan på fastigheternas marknadsvärde på grund av oro för elektromagnetiska fält, olyckor med urspårning och olyckor med påverkan från farligt gods gör miljödomstolen, med hänvisning till vad som angivits ovan om dessa störningar, bedömningen att påverkan på fastigheternas marknadsvärde ligger inom

intervallet 0 – 3 %. Denna bedömning görs huvudsakligen utifrån respektive fastighets och dess huvudbyggnads avstånd från järnvägen.

Vad slutligen gäller övriga åberopade störningar gör miljödomstolen bedömningen att dessa sammantaget påverkar fastigheternas marknadsvärde mycket marginellt. Miljödomstolen uppskattar påverkan på fastigheternas marknadsvärde till 1 % för vardera av de aktuella fastigheterna. Denna bedömning görs utifrån en mer fri, generell bedömning.

En sammanställning av den enligt miljödomstolens bedömning totala påverkan på fastigheternas marknadsvärde, med fördelning efter de olika störningsfaktorena och respektive fastighet framgår av bilaga till denna dom, bilaga 2.

Som framgår av denna sammanställning gör miljödomstolen bedömningen att den totala värdeminskningen hänförligt till verksamheten på Kontinentalbanan ligger inom intervallet 7 – 21 %.

Vid fastställande av ersättningen skall för respektive fastighet avräknas ett belopp motsvarande vad fastighetsägaren bör tåla utan ersättning (toleransavdrag). Med hänsyn till att de störningar som är aktuella i dessa mål är av liknande art och att verksamhetens allmänintresse är jämförbart med vad som gäller för vägar och vägtrafik är det skäligt att sätta toleransavdraget i enlighet med denna praxis, d.v.s. till 5 %.

Skadeståndens storlek

De yrkade ersättningarna för bestående miljöskador utgår från ett beräknat marknadsvärde i "oskadat skick" för respektive fastighet, baserat på fastighetens taxeringsvärde enligt AFT 2003. Banverket har ifrågasatt den analys av försäljningsstatistiken som gjorts av T.J. och som legat till grund för kärandenas yrkanden. De har dock inte angivit några invändningar mer konkret mot de beräknade marknadsvärdena för kärandenas respektive fastigheter. Då inget annat visats godtar miljödomstolen de av kärandena angivna marknadsvärdena för respektive

fastighet i ”oskadat skick”, att läggas till grund för beräkningen av ersättningarnas storlek.

Banverket har hävdad att det vid bestämmande av ersättningarnas storlek skall tas hänsyn till den värdeökning som fastigheterna fått genom de fasadisoleringar som Banverket utfört, vilket medfört minskade uppvärmningskostnader. Miljödomstolen ifrågasätter inte uppgiften att de vidtagna åtgärderna på kärandenas bostadshus kan innebära minskade uppvärmningskostnader för dessa. Enligt uppgift från Banverket har emellertid ljudisolerande åtgärder vidtagits på, utöver kärandenas fastigheter, ett mycket stort antal fastigheter inom ett område om ca 150 meter på vardera sidan av järnvägen. Den eventuella besparing i form av minskade uppvärmningskostnader till följd av de av Banverket vidtagna åtgärderna komma i så fall alla fastighetsägare till godo där sådana åtgärder vidtagits. Det vore enligt miljödomstolen orimligt om den begränsade grupp av fastighetsägare som kärandena utgör skulle få ”betala” en del av de vidtagna åtgärderna i form av minskat skadestånd, medan övriga fastighetsägare får tillgodoräkna sig denna besparing utan någon liknande motprestation. Miljödomstolen finner därför inte skäl att beakta den eventuella besparingen i form av minskade uppvärmningskostnader vid bestämmande av ersättningarnas storlek.

Banverket har vidare gjort gällande att ersättningarnas storlek skall reduceras med hänsyn till den värdeökning som fastigheterna fått genom minskat buller till följd av dels de ljudisolerande åtgärder som vidtagits på respektive bostadsbyggnad dels genom uppförandet av bullerplanket. Såväl de ljudisolerande åtgärderna på bostadshusen som uppförande av bullerplanket är försiktighetsåtgärder som angivits som villkor för det av Banverket tillsammans med SVEDAB sökta tillståndet för utbyggnaden av Kontinentalbanan. Genom dessa försiktighetsåtgärder har bullerstörningarna från verksamheten på banan kunnat reduceras till en acceptabel nivå inomhus och till en mycket mer begränsad nivå utomhus än vad som gällt om inte dessa åtgärder utförts. Därmed har även förutsättningarna för skadeståndsskyldighet enligt 32 kap miljöbalken reducerats väsentligt. Att, i de fall där störningarna trots vidtagna försiktighetsåtgärder uppgår till en sådan nivå att ersättningsskyldighet föreligger enligt 32 kap miljöbalken, reducera ersättningen med

åberopande av tidigare förekommande störningar och av verksamhetsutövaren vidtagna försiktighetsåtgärder, skulle enligt miljödomstolen strida mot de grundläggande principer som bär upp såväl de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap miljöbalken som bestämmelserna om skadestånd enligt 32 kap miljöbalken.

De därmed framräknade ersättningsbeloppen för respektive fastighet framgår av den bilagda sammanställningen, bilaga 2.

Minskning av fastigheternas boendevärde under byggnadstiden

Som grund för yrkad ersättning för minskat boendevärde under tiden för ombyggnaden av Kontinentalbanan åberopas störningar såväl utomhus som inomhus. De yrkade skadestånden uppgår till mellan 15 000 och 20 000 kronor per fastighet.

Banverket har bestridit kändenas yrkande och gjort gällande, i första hand att det inte förekommit några störningar som lett till skador, och i andra hand att om skador uppstått så har dessa inte varit av någon betydelse och i vart fall har eventuella skador varit orts- och allmänvanliga och inte större än att de skäligen bör tålas av fastighetsägarna.

Den typ av inskränkningar i fastigheternas boendemöjligheter och värdet av fastighetsägarnas egna arbete som det här är frågan om har i rättspraxis (NJA 2000 s. 737) ansetts utgöra följdskador av ekonomisk natur och därmed ersättningsgilla förutsatt att de inte kan anses sakna betydelse.

Miljödomstolen anser att de inskränkningar i boendemöjligheterna som kändena fått vidkännas är sådana skador av ekonomisk natur som i sig är ersättningsgilla och de kan enligt miljödomstolen inte hänföras till bagatellartade skador. De fastighetsägare som hörts vid huvudförhandlingen i målen har samstämmt uppgett att störningarna under byggtiden varit mycket påtagliga och främst bestått av bullerstörningar från transporter, borrararbeten och spärriktningsmaskin såväl dagtid som nattetid, nedsmutsning av fönster och utemöbler samt störningar från starka strål-

kastare nattetid. Det har under tiden byggnadsarbetena pågick inte gått att utnyttja tomterna och uteplatserna på ett normalt sätt. Byggnadsarbetena utmed banan har pågått i Gullviksområdet under ca 1 ½ års tid, även om det inte varit pågående arbeten under hela tiden. Vissa fastigheter har varit mer utsatta för störningar än andra på grund av att angränsande gator använts för transporter till och från banområdet och för att upplag av byggnadsmaterial funnits nära deras fastighet.

Utredningen i målen visar att störningarna under byggnadstiden varit så omfattande att fastighetsägarna under denna tid inte kunnat nyttja sina fastigheter på det sätt som de skulle kunnat göra om något byggande inte hade pågått. Inskränkningarna i käranden boendemöjligheter har enligt miljödomstolen varit av sådan omfattning att det inte är skäligt att dessa skall tålas utan rätt till ersättning.

Den av T.J. företagna utredningen om minskat boendevärde under byggnadstiden är enligt miljödomstolen alltför allmänt hållen för att den - mot svarandens bestridande - kan läggas till grund för bestämmande av ersättningarnas storlek. Miljödomstolen är därför även i detta avseende hänvisad till att göra en skälighetsbedömning enligt 35 kap 5 § rättegångsbalken. Mot bakgrund av vad som anförts ovan finner miljödomstolen att ersättningen skäligen kan bestämmas till nedan angivna belopp för respektive fastighet.

Fastigheten Fagervik 6 – 10.000 kronor

Fastigheten Krokvik 2 – 10.000 kronor

Fastigheten Eldvik 5 – 7.500 kronor

Fastigheten Eldvik 6 – 7.500 kronor

Fastigheten Dunvik 2 – 7.500 kronor

Fastigheten Dunvik 3 – 7.500 kronor

Fastigheten Fagervik 2 – 7.500 kronor

Fastigheten Fagervik 3 – 7.500 kronor

Fastigheten Fagervik 4 – 7.500 kronor

Fastigheten Krokvik 4 – 7.500 kronor

Fastigheten Medaljongen 9 – 7.500 kronor

Fastigheten Ringblomman 19 – 7.500 kronor

Fastigheten Fagervik 5 – 10.000 kronor

Fastigheten Berlocken 6 – 7.500 kronor

Fastigheten Silvervik 2 – 10.000 kronor

Fastigheten Silvervik 9 – 10.000 kronor

Fastigheten Silvervik 37 – 7.500 kronor

Rättegångskostnader

Det är frågan om 20 olika mål, ett för varje fastighet, som handlagts gemensamt i en rättegång. Såväl kärandena som svaranden har yrkat ersättning för sina rättegångskostnader fördelat med en tjugondel på vardera av målen. Vardera parten har medgivit motpartens kostnadsyrkanden. Rättens prövning begränsas därför till frågan om fördelningen av kostnadsansvaret enligt 18 kap rättegångsbalken.

Samtliga utredningar som ingivits och åberopats i målen har varit gemensamma för alla målen. Det har också varit en gemensam huvudförhandling för samtliga mål.

Miljödomstolen har ogillat käromålen i tre av målen på den av Banverket åberopade grunden. Kärandena i dessa mål skall därför, med stöd av huvudregeln i 18 kap 1 § rättegångsbalken, ersätta Banverket med en tjugondel vardera av den totalt yrkade ersättningen, eller 81 055 kronor per mål.

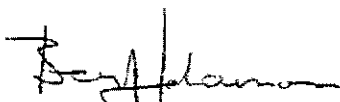
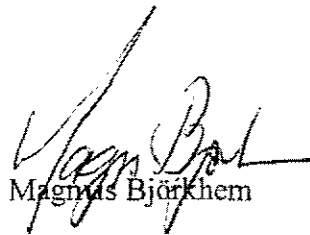
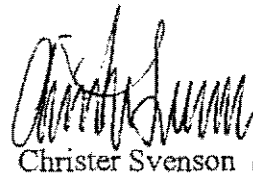
I de övriga 17 målen har miljödomstolen dömt ut mellan 22,5 – 69 % av yrkat belopp. De två huvudfrågorna i målen har varit dels om verksamheten på Kontinentalbanan orsakar någon ersättningsgill skada, dels skadans omfattning. Den första frågan har utfallit till kärandenas fördel medan deras yrkande när det gäller

skadeståndets storlek bifallits endast till viss del. En stor del av de nedlagda kostnaderna i målen har utgjorts av de utredningar som ingivits och åberopats i målen av såväl kärandena som svaranden. Dessa utredningar har gällt såväl frågan om ersättningsgill skada uppkommit eller ej som frågan om skadans storlek. Miljödomstolen gör bedömningen att hälften av kärandenas kostnader avser frågan om ersättningsgill skada uppkommit eller ej, dvs den fråga som utfallit till kärandenas fördel. Miljödomstolen finner det därför skäligt att Banverket ersätter kärandena med hälften av den yrkade ersättningen, vilket innebär 84 830 kronor per mål.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga (DV 425)

Överklagande senast den 29 maj 2009.

Prövningstillstånd krävs.


Bengt Johansson
Magnus Björkhem
Christer Svenson

I domstolens avgörande har deltagit rådmannen Bengt Johansson och miljöråden Magnus Björkhem och Christer Svenson samt de sakkunniga ledamöterna Malte Nilsson och Rolf Henriksson

M 2487-06

M 2493-2511-06

KÄRANDENA

1. Malmö (Fagervik 6)
2. Malmö (Krokvik 2)
3. Malmö (Eldvik 4)
4. (Eldvik 5)
5. (Eldvik 6)
6. (Dunvik 2)
7. (Dunvik 3)
8. (Dunvik 4)
9. (Fagervik 2)
10. (Fagervik 3)
11. (Fagervik 4)
12. (Krokvik 4)
13. (Eldvik 7)
14. (Medaljongen 9)
15. (Ringblomman 19)
16. (Fagervik 5)
17. (Berlocken 6)
18. (Silvervik 2)
19. (Silvervik 9)
20. (Silvervik 37)

Miljödomstolens sammanställning av beräknad ersättning för bestående miljöskada (M 2487-06 m fl)

		Käranden	Miljödomstolen										
Nr	Fastighet	Yrkad ersättning (miljöskada)		Värdeminskning, %					Oskadat värde	Värde- minskning	Avdrag		Ersättning
				buller	förfu	risker	övrigt	totalt			%	belopp	
1	Fagervik 6	416 000	Talan ogillas	13	2	3	1	19	1 850 000	351 500	5	92 500	259 000
2	Krokvik 2	461 000		12	3	3	1	19	2 050 000	389 500	5	102 500	287 000
3	Eldvik 4	220 000											
4	Eldvik 5	165 000		4	1	1	1	7	1 650 000	115 500	5	82 500	33 000
5	Eldvik 6	220 000		4	1	2	1	8	2 200 000	176 000	5	110 000	66 000
6	Dunvik 2	220 000	Talan ogillas	6	1	2	1	10	2 200 000	220 000	5	110 000	110 000
7	Dunvik 3	140 000		6	1	2	1	10	1 400 000	140 000	5	70 000	70 000
8	Dunvik 4	175 000											
9	Fagervik 2	202 500		10	1	2	1	14	1 350 000	189 000	5	67 500	121 500
10	Fagervik 3	195 000		6	1	3	1	11	1 300 000	143 000	5	65 000	78 000
11	Fagervik 4	292 500	Talan ogillas	6	1	3	1	11	1 950 000	214 500	5	97 500	117 000
12	Krokvik 4	112 500		4	1	1	1	7	1 500 000	105 000	5	75 000	30 000
13	Eldvik 7	120 000											
14	Medaljongen 9	135 000		6	1	2	1	10	1 350 000	135 000	5	67 500	67 500
15	Ringblomman 19	187 500		13	1	0	1	15	1 250 000	187 500	5	62 500	125 000
16	Fagervik 5	332 500	Talan ogillas	6	3	3	1	13	1 900 000	247 000	5	95 000	152 000
17	Berlocken 6	175 000		8	1	2	1	12	1 750 000	210 000	5	87 500	122 500
18	Silvertvik 2	520 000		12	1	3	1	17	2 600 000	442 000	5	130 000	312 000
19	Silvertvik 9	512 500		13	4	3	1	21	2 050 000	430 500	5	102 500	328 000
20	Silvertvik 37	300 000		8	1	2	1	12	3 000 000	360 000	5	150 000	210 000



SVEA HOVRÄTT
Miljööverdomstolen

HUR MAN ÖVERKLAGAR

Den som vill överklaga Miljööverdomstolens avgörande ska göra detta genom att skriva till Högsta domstolen.

Skrivelsen ska dock skickas eller lämnas **till Svea hovrätt Miljööverdomstolen**.

Den ska ha kommit in till Miljööverdomstolen senast den dag som anges i slutet av det överklagade avgörandet.

Det krävs **prövningstillstånd** för att Högsta domstolen ska pröva ett överklagande. Högsta domstolen får meddela prövningstillstånd endast

1. om det är av vikt för ledning av rättstillämpningen att överklagandet prövas av Högsta domstolen
2. om det finns synnerliga skäl till en prövning, såsom att det finns grund för resning eller att domvilla förekommit eller att målets utgång i Miljööverdomstolen uppenbarligen beror på grovt förbiseende eller grovt misstag.

Överklagandet ska innehålla uppgifter om

1. klagandens namn, adress och telefonnummer,
2. det avgörande som överklagas (Miljööverdomstolens avdelning samt dag och nummer för avgörandet),
3. den ändring i avgörandet som klaganden yrkar,
4. varför klaganden anser att avgörandet ska ändras,
5. de omständigheter som klaganden åberopar till stöd för att prövningstillstånd ska meddelas,
6. de bevis som klaganden åberopar och vad han vill styrka med varje bevis.