



SVEA HOVRÄTT
Mark- och miljööverdomstolen
060101

PROTOKOLL
2020-10-16 och
2020-12-03
Föredragning i
Stockholm

Aktbilaga 61
Mål nr M 13008-19

RÄTTEN

Hovrättsråden Fredrik Ludwigs och Christina Ericson, referent, tekniska rådet Kerstin Gustafsson samt tf. hovrättsassessorn Sanna Ordenius

FÖREDRAGANDE

Föredraganden Linnea Haglund

PROTOKOLLFÖRARE

Referenten

PARTER

Klagande

1. GA

2. N-OH

3. MH

4. JJ

Motparter

1. Swerock AB

Ombud: CH

2. Länsstyrelsen i Kronobergs län

Dok.Id 1654994

Postadress Box 2290 103 17 Stockholm	Besöksadress Birger Jarls Torg 16	Telefon 08-561 670 00 08-561 675 50 E-post: svea.hovratt@dom.se www.svea.se	Telefax	Expeditionstid måndag – fredag 09:00–16:30
---	---	---	----------------	---

3. Länsstyrelsen i Kalmar län

SAKEN
Klagorätt

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Växjö tingsrätts, mark- och miljödomstolen, slutliga beslut 2019-11-28 i mål nr M 4600-19

Målet föredras och följande antecknas.

Miljöprövningsdelegationen vid Länsstyrelsen Kalmar län gav i beslut den 26 augusti 2019 Swerock AB tillstånd till bergtäktsverksamhet m.m. på fastigheten A i Alvesta kommun. Beslutet överklagades av bland andra GA, N-OH, MH och JJ till mark- och miljödomstolen som avvisade deras överklaganden. Målet i sak handläggs alltjämt av mark- och miljödomstolen.

GA, N-OH, MH och JJ har yrkat att mark- och miljödomstolens avvisningsbeslut ska upphävas.

Swerock AB har motsatt sig att mark- och miljödomstolens avvisningsbeslut upphävs.

Länsstyrelsen i Kronobergs län har yttrat sig och anfört att överklagandena bör bifallas och mark- och miljödomstolens beslut upphävas i enlighet med de klagandes yrkande.

Länsstyrelsen i Kalmar län har avstått från att yttra sig.

MH och JJ har till utveckling av sin talan anfört bl.a. följande:

De berörs av beslutet genom att de bor i Gemla i mycket nära anslutning till de planerade täkttransporterna. Olägenheterna de riskerar att drabbas av gör att de berörs av beslutet och de är därför sakägare. Risker för störningar och olägenheter samt för

skada är reell och inte obetydlig. Tåkttransporterna måste inte konstateras utgöra ett följdföretag till verksamheten för att de ska ha rätt att överklaga beslutet.

Med tanke på att de tillkommande tåkttransporterna beräknas ske främst dagtid blir genomsnittsnivån för buller högre under dagtid än redovisade nivåer. Det finns en inte obetydlig risk att de tillkommande tåkttransporterna i verklig mätning kommer överskrida riktmärket på 70 dB(A) flera gånger i timmen.

Det finns också en inte obetydlig risk för spridning av hälsovådligt damm från stenmaterial från transporterna genom Gemla. Den tunga trafiken kommer även att medföra försämrad trafiksäkerhet för fotgängare och för dem som cyklar eller kör bil i centrala Gemla. Länsvägen är smal och saknar mittseparering. Alla korsningar, utfarter och gångpassager är obevakade.

MH och JJ har i Mark- och miljööverdomstolen åberopat trafik-mätningar och utdrag ur rapporter m.m.

N-OH och **GA** har till utveckling av sin talan hänvisat till vad de anfört i mark- och miljödomstolen och tillagt i huvudsak följande:

Bedömningen ska utgå från den verksamhet som bolaget har ansökt om. Transporter till och från tillståndspliktig miljöfarlig verksamhet ska ses som en del av den tillståndspliktiga verksamheten och hänsyn ska tas till transporterna vid tillståndsprövningen. Transporterna utgör ett följdföretag till den ansökta verksamheten.

Den ökning i ljudnivån som tillkommer ska inte enbart beräknas i dB(A) utan hänsyn ska tas till att antalet tillfällen kommer öka. Varje arbetsdag under de kommande tjugo åren kommer sextio tunga lastbilar med släp passera deras hus per dygn. Detta innebär ett nettotillskott avseende tung lastfordonstrafik. Denna ökning är beräknad utifrån hela dygn vilket medför att ökningen under vissa delar av dygnet blir avsevärt större och då med ökat buller under dagtid eftersom transporter inte sker under nattetid.

Enligt den av bolaget ingivna beräkningen från WSP är den maximala ljudnivån redan idag 73 dB(A). Även om den maximala ljudnivån enligt mätningen inte ökar, så ökar tillfällena då dessa ljudnivåer nås. När trafiken till följd av tåktens transporter ökar med 35 procent jämfört med dagens trafikmängd, blir konsekvensen att även buller under dagtid med 73 dB(A) ökar.

Det är sannolikt att transporterna utöver ökat buller även ökar miljöpåverkan i form av avgaser och stendamm. N-OH och GA löper en risk för skada eller olägenhet från verksamheten och denna risk är inte teoretisk eller obetydlig.

N-OH och GA har åberopat fotografier av deras hus och vägen.

Swerock AB har till utveckling av sitt bestridande anfört i huvudsak följande:

Miljöprövningsdelegationens beslut kan inte anses angå de klagande på ett sådant sätt att de har klagorätt enligt miljöbalken. Av beräkningar utförda av WSP framgår att den ekvivalenta ljudnivån vid de klagandes fastigheter ökar med 0,5 dB(A) och den maximala ljudnivån är oförändrad till följd av transporterna. Ökningen är marginell eftersom den tunga trafiken endast utgör en mycket liten andel av den totala trafiken på väg 707 öster om Gemla. En ökning av trafikbuller med under 1 dB(A) ekvivalent ljudnivå är inte en märkbar förändring. Detta kan således inte anses utgöra en sådan risk för bullerpåverkan att det ska anses ge klagorätt. Den olägenhet som de klagande skulle kunna uppleva från transporterna är endast helt teoretisk eller obetydlig.

Väg 707 är en allmän väg som Trafikverket ansvarar för och den ingår i ett strategiskt nätverk för tyngre transporter. Enligt Trafikverket tillhör vägen den kategori som trafikeras av kontinuerliga volymer av tyngre transporter. Beräkningen av antalet transporter som passerar Gemla baseras på att transporter endast kommer att ske vardagar kl. 06.00–18.00. Trafikverkets mätningar baseras på hela dygnet. Det är dock inte troligt att det skulle bli någon större skillnad i trafikökningen om man jämför med trafikdata under den tid som verksamheten pågår. Med hänsyn tagen till den

begränsade mängden övrig trafik nattetid är felmarginalen på grund av dessa omständigheter obetydlig i sammanhanget.

Med beaktande av att Trafikverket inte har några synpunkter på den planerade tükten ur säkerhetssynpunkt och då det inte inrapporterats några allvarigare olyckor på vägsträckningen kan inte påverkansgraden på klagandena bedömas som annat än endast teoretisk eller helt obetydlig jämfört med om verksamheten inte skulle bli av.

Damning vid den ansökta verksamheten uppstår främst vid krossning eller siktning av utbrutet bergmaterial, men stoftutsläpp kan också förekomma vid andra moment. Av den anledningen sker bevattning vid behov innan transporterna lämnar täktområdet, i enlighet med föreskrivet villkor. Denna innebär att det inte förekommer någon damning från transporterna. Det är uteslutet att klagandena riskerar att beröras av damning från täkttransporterna.

Swerock AB har i Mark- och miljööverdomstolen åberopat kompletterande beräkningar utförda av WSP Sverige AB.

Mark- och miljööverdomstolen fattar följande

SLUTLIGA BESLUT (att meddelas 2020-12-07)

Mark- och miljööverdomstolen undanröjer mark- och miljödomstolens beslut att avvisa GAs, N-OHs, MHs och JJs överklaganden och återförvisar målet till mark- och miljödomstolen för fortsatt handläggning.

Skälen för beslutet

Ett överklagbart beslut får överklagas av den som domen eller beslutet angår, om avgörandet har gått honom eller henne emot, se 16 kap. 12 § miljöbalken. I förarbetena till bestämmelsen anges att tolkningen av vem som ska ha rätt att överklaga ska vara generös (prop. 1997/98:45, del 1 s. 482 ff.). Detta har utvecklats i praxis och rätten att

vara part och att överklaga ska tillkomma varje person som kan tillfogas skada eller utsättas för annan olägenhet genom den verksamhet för vilken tillstånd söks, om risken för skada eller olägenhet rör ett av rättsordningen skyddat intresse och inte är enbart teoretisk eller helt obetydlig, se t.ex. rättsfallen NJA 2004 s. 590 I och II.

GA, N-OH, MH och JJ äger fastigheter som ligger ca 3–4 kilometer från den planerade bergtåkten. Fastigheterna är belägna i Gemla invid väg 707 och avståndet mellan deras bostadshus och vägen är ca 25 respektive 45 meter.

Av handlingarna i målet och av bolagets tillståndsansökan framgår att antalet tunga transporter på väg 707 genom Gemla kommer att öka till följd av täktverksamheten. Miljöprövningsdelegationen har i sitt tillståndsbeslut bedömt att tåkten kommer att bidra med en stor ökning av den tunga trafiken på väg 707 genom Gemla och att täkttransporterna därför är att anse som en följdverksamhet som ska omfattas av tillståndet. Tåkttransporterna på väg 707 förbi klagandenas fastigheter har därmed ingått i miljöprövningsdelegationens bedömning av täktverksamhetens tillåtlighet.

Med beaktande av miljöprövningsdelegationens beslut och bedömningar avseende tåkttransporternas påverkan på omgivningen samt närheten mellan de klagandes fastigheter och väg 707 anser Mark- och miljööverdomstolen att miljöprövningsdelegationens beslut berör dem på ett sådant sätt att de enligt 16 kap. 12 § miljöbalken har rätt att överklaga det.

Mark- och miljödomstolens beslut att avvisa GAs, N-OHs, MHs och JJs överklaganden ska därför undanröjas och målet åter-förvisas till mark- och miljödomstolen för vidare handläggning.

Beslutet får enligt 5 kap. 5 § lagen (2010:921) om mark- och miljödomstolar inte överklagas.