

Tuffare bullerkrav tillbakavisas i ny dom

I en ny dom tar Mark- och miljööverdomstolen åter ställning till om transporter till och från en täktverksamhet ska anses vara en följdverksamhet och regleras i tillståndet. Frågan är viktig att utreda med hänsyn till eventuella trafikbullerstörningar från lastbilar. Juristerna **Carolín Hammar** och **Sofia Löwe** vid Advokatfirman Delphi, analyserar domen och vad som anses vara praxis för att tydliggöra gränsdragningsproblem och undvika "fallgropar".

ETT TILLSTÅND FÖR miljöfarlig verksamhet reglerar den *huvudsakliga verksamheten* som ska bedrivas, till exempel en täktverksamhet för brytning och förädling av sten. Tillståndet gäller ofta för en begränsad tid och förenas med särskilda villkor för buller, damm och andra former av miljöeffekter som kan upplevas som en olägenhet för omgivningen.

Tillståndsprövningen ska även ta hänsyn till *andra verksamheter* eller särskilda anläggningar som kan behövas för att täktverksamheten ska kunna påbörjas eller bedrivas ändamålsenligt, till exempel transporter. Enligt miljöbalken har så kallad *följdverksamhet* ett direkt samband med den tillståndsprövande verksamheten. Som exempel på följdverksamheter nämns i förarbetena vägar, kraftledningar och farliga transporter. Vad som utgör "direkt samband" är däremot en svår gränsdragnings- och kan variera från fall till fall.

Långtgående krav på lastbilar

En följdverksamhet kan regleras särskilt i tillståndet. Ytterst kan det till exempel innebära att täktrelaterade transporter på en viss vägsträcka behöver följa ett särskilt villkor om bullernivå eller förutbestämt val av väg, som att alla lastbilar

måste ta höger respektive vänster ut från tåkten för att undvika trafikering på en viss väg.

Därför är det också mycket viktigt att utreda om tillståndsinnehavaren har rättslig och faktisk möjlighet att följa ett sådant villkor. Till exempel anlitas ofta externa transportörer för att köra till och från tåkten, vilket kan begränsa möjligheterna att instruera och styra chauffören hur, var eller när denne ska köra. En sådan invändning är högst relevant att beakta i tillståndsprövningen.

En betydligt större gränsdragningsproblematik uppstår när det ska utredas vem som orsakar trafikbuller för de närboende och hur långt bort från tåkten som är rimligt att utreda. Mark- och miljööverdomstolens dom den 11 maj 2023 (mål M 3267-22) lyfter särskilt frågan när transporter utgör en följdverksamhet.

Ny vägledning från Mark- och miljööverdomstolen

I mål M 3267-22 hade tillstånd beviljats för fortsatt och utökad bergtäktverksamhet. Länsstyrelsen överklagade bland annat underinstansens tolkning om vilka bullerkrav som skulle gälla för lastbilar längs ett särskilt vägvagnsnitt nära tåkten.

Sökandebolaget hade accepterat och åtagit sig att erbjuda bullerskydd vid vissa uteplatser om ljudnivåerna överskred 70 dBA maximal ljudnivå. Bolaget vidhöll i prövningen att transporterna i sig själva inte utgjorde en följdverksamhet, varför villkoret egentligen innebar ett allt för långtgående ansvar.

Ett argument var att inte ens Trafikverket behöver ansvara för trafikbuller utomhus som underskrider 65 dBA ekvivalent nivå eller 70 dBA maximal nivå. Riktvärdena regleras i "Infrastrukturpropositionen" (prop. 1996/97:53) och ska tillämpas enligt praxis.

Länsstyrelsen yrkade ett strängare villkor som avkrävde att bolaget bekostade bullerskyddande åtgärder redan vid överskridande av 55 dBA ekvivalent nivå. Konsekvensen för bolaget hade varit att fler bostäder omfattades, vilket innebar högre kostnader.

Domstolen inledde med att pröva om lastbilarna överhuvudtaget utgjorde en följdverksamhet enligt uttalanden från Högsta domstolen (NJA 2004. s. 421). Enligt praxis har bedömningen kommit att handla om avstånd från anläggningen, antal lastbilar och trafikbuller.

Domstolen fann att täkttransporterna utgjorde en stor andel av den totala



FOTO: HALLINDENS GRANIT

trafiken på de närmaste vägarna. De utgjorde därför en följdverksamhet. Därefter konstaterade domstolen att bolaget på detaljnivå redovisat att lastbilarna endast bidrog till en marginell ökning av trafikbullret och ansåg därmed att det inte var rimligt att låta sökandebolaget bära samtliga kostnader för att åtgärda en generellt sett trafikutsatt väg. Villkoret skulle inte skärpas.

Analys av domen

Domstolen klargör ännu en gång att Högsta domstolens nästan 20 år gamla uttalande är relevant. En reflektion från det nyttillkomna rättsfallet är dock att ett gediget underlag, i förevarande fall i form av beräkningar, möjliggör för domstolen att göra en mer korrekt och avvägd bedömning av bolagets ansvar.

Som målet visar kan bolag ibland, möjligen av ren välvilja, erbjuda vissa skyddsåtgärder för att visa hänsyn till närboende. Erbjudande om bullerplank eller asfaltering av en väg kan i många fall vara billigare än en överklagande-process, varför det kan finnas anled-

”Erbjudande om bullerplank eller asfaltering av en väg kan i många fall vara billigare än en överklagande-process, varför det kan finnas anledning att överväga nyttan med en sådan åtgärd ...”

ning att överväga nyttan med en sådan åtgärd. Det går inte att veta om bolagets erbjudande hade betydelse för utgången i detta mål.

Innan ett sådant åtagande framställs bör dock ett bolag fundera på om trafiken riskerar att uppfattas som en följdverksamhet som bör regleras i tillståndet. Risken finns annars att ett sådant åtagande blir ett skarpt villkor som i framtiden kan vara svårt att ändra och därmed skapa en ”inlåsning” för bolagets verksamhet. Av målet framgår

klart att 55 dBA ekvivalent ljudnivå, som Länsstyrelsen yrkade, generellt sett är ett hårt krav för verksamhetsutövaren om Trafikverket står som väghållare.

Sammantaget är det en god idé att på ett tidigt stadiet utforma ansökan så att det tydligt framgår om någon del är eller inte är en följdverksamhet. Oavsett vilket bör bolaget i varje fall ta reda på verksamhetens verkliga bidrag till bland annat trafikbuller och därefter överväga om ytterligare skyddsåtgärder är rimliga att vidta. ■