



SVEA HOVRÄTT  
Mark- och miljööverdomstolen  
Rotel 060307

**DOM**  
2016-10-27  
Stockholm

Mål nr  
M 10214-15

## ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Vänersborgs tingsrätts, mark- och miljödomstolen, dom 2015-11-03 i mål nr M 671-10, se bilaga A

## KLAGANDE

Stora Enso Skoghall AB, 556298-2545

Ombud: UJ

## MOTPART

1. Länsstyrelsen i Värmlands län  
651 86 Karlstad

2. Hammarö kommun  
Box 26  
663 21 Skoghall

## SAKEN

Ansökan om ändringstillstånd för att få uppföra och driva ett nytt renseri med tillhörande vedgård vid Stora Enso Skoghall AB:s verksamhet i Skoghall, Hammarö kommun

## MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSLUT

Mark- och miljööverdomstolen ändrar villkor 18 i mark- och miljödomstolens dom till följande lydelse.

18. Bullerbidraget från bolagets verksamhet (exkl. järnvägstransporter till och från bruket) får utomhus vid bostäder inte överstiga följande ekvivalenta ljudnivå.

Vardagar dagtid (kl 07-18)	55 dB(A)
Samtliga dygn nattetid (kl 22-07)	45 dB(A) <sup>1)</sup>
Övrig tid	50 dB(A)

Dok.Id 1278003

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 2290 103 17 Stockholm	Birger Jarls Torg 16	08-561 670 00 08-561 675 50	08-561 675 59	måndag – fredag 09:00-15:00
		E-post: svea.avd6@dom.se www.svea.se		

Maxljudnivån utomhus vid bostäder får samtliga dygn nattetid (kl 22-07) inte överstiga 55 dB(A)<sup>1</sup>.

Ovan angivna värden ska sänkas med 5 dB(A)-enheter om bullret innehåller impulsljud eller hörbara tonkomponenter.

Bostadshus på Prästängsvägen 1A och längs Dingelsundsvägen på Vidön i Skoghall ska erbjudas bullerisolerande åtgärder om ekvivalent ljudnivå i sovrum överstiger 30 dB(A) eller maximalnivån i sovrum överstiger 55 dB(A) mer än fem gånger per dygn nattetid (kl 22-06) till följd av tågtransporter till och från renseriet och vedgården.

Kontroll ska, med intervall som tillsynsmyndigheten bestämmer, ske genom immissionsmätning eller närfältsmätning i kombination med beräkning. Kontrollen ska utföras enligt de mätstrategier som anges i Naturvårdsverkets remissversion från 2005 av "Metod för immissionsmätning av externt industribuller" eller de riktlinjer som kan komma i dess ställe samt i övrigt i enlighet med vad som anges i Naturvårdsverkets remissversion från 2009 "Mål för begränsning av Externt Industribuller, Handbok till Naturvårdsverkets Allmänna Råd om externt industribuller". Ekvivalentnivå avser tidsrymd som anges i ovan nämnda rapporter.

---

<sup>1</sup> Till dess att bostäderna vid Prästängsvägen (mätpunkt PÄV) avvecklats får nattetid utomhus vid dessa ekvivalentljudnivån uppgå till högst 50 dB(A) och maxljudnivån till högst 60 dB(A). Bolaget ska snarast, dock i den takt som nuvarande hyresgäster frivilligt avflyttar, upphöra att använda nämnda byggnader som bostäder.

**YRKANDEN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN**

**Stora Enso Skoghall AB** (bolaget) har yrkat att Mark- och miljööverdomstolen *i första hand* ska upphäva villkorsregleringen avseende buller från järnvägstransporter till och från bruket.

*I andra hand* har bolaget yrkat att villkorsregleringen avseende buller från järnvägstransporter ska ändras till följande lydelse.

Bostadshus på Prästängsvägen 1A och längs Dingelsundsvägen på Vidön i Skoghall ska erbjudas bullerisolerande åtgärder om ekvivalent ljudnivå i sovrum överstiger 30 dB(A) eller maximalnivån i sovrum överstiger 55 dB(A) mer än fem gånger per dygn nattetid (kl 22-06) till följd av tågtransporter till och från renseriet och vedgården.

*I sista hand* har bolaget yrkat att mark- och miljödomstolens dom ska upphävas och målet återförvisas till mark- och miljödomstolen för vidare handläggning.

**Länsstyrelsen i Värmlands län** (länsstyrelsen) har bestritt ändring. För att förtydliga villkorsregleringen avseende buller från järnvägstransporter har länsstyrelsen föreslagit följande lydelse.

Bostadshus som utsätts för buller från järnvägstransporter på sträckan mellan bruket och stambanan ska erbjudas bullerisoleringsåtgärder om ekvivalent ljudnivå i sovrum överstiger 30 dB(A) eller maxljudnivån nattetid (kl 22-07) överstiger 45 dB(A).

Enligt länsstyrelsen torde denna ändring innebära en lättnad i förhållande till villkorets nuvarande ordalydelse och rymmas inom bolagets yrkande.

**Hammarö kommun** har anfört att kommunen inte har något att invända mot överklagandet.

**UTVECKLING AV TALAN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN**

**Bolaget** har utöver vad som anförts i mark- och miljödomstolen tillagt bl.a. följande.

Av prövotidsförordnandet i mark- och miljödomstolens deldom den 28 december 2010 framgår tydligt att det endast är buller från transporter som hör till vedgården och rensriet m.m. som ingår i prövotiden. När det gäller hänvisningen i förordnandet till buller från bolagets hela verksamhet i Skoghall avses påverkan på bostäder längs med Edsviksvägen. Edsviksvägen är endast exponerat för buller från fabriksanläggningarna och transporter inne på bruksområdet. Den prövotidsutredning som gjorts och de kompletteringar avseende järnvägstransporter som förekommit under handläggningen av målet har följaktligen varit inriktade på järnvägsbullret inom rensriet och vedgården samt omgivningen utanför denna verksamhet. Mätpunkter av relevans för transportbullret har varit MP5 Dingelsundsvägen och Prästängsvägen 1A. I det nu överklagade villkoret har mark- och miljödomstolen gått utanför vad som har kunnat prövas inom ramen för den uppskjutna frågan genom att reglera buller från samtliga tågtransporter och inte bara de som hör till rensriet och vedgården.

I villkoret anges att bostadshus som utsätts för buller från järnvägstransporter till och från bruket ska erbjudas bullerisoleringsåtgärder utan att det anges någon begräsning i geografin. Sett till prövotidsförordnandet skulle man förvisso kunna sluta sig till att det endast avser bostäder i omgivningen till vedgård och rensri. Av domskälen framgår dock att villkoret inte är begränsat på detta sätt utan att det avser järnvägstransporter mellan bruket och stambanan i Karlstad på den s.k. Skoghallsbanan. Det handlar om en järnvägssträcka om knappt åtta kilometer. Gränsen för vad som kan anses vara bostäder som finns i omgivningen till rensriet och vedgården kan rimligen inte vara så vid. Domstolen har därför även i detta avseende gått utanför vad som har kunnat prövas inom ramen för den uppskjutna frågan.

De bostadshus som skulle kunna komma i fråga för villkorsreglering är de 11 flerbostadshus som är belägna längs järnvägen i omgivningen till rensriet och vedgården på Dingelsundsvägen och i början av Prästängsvägen. Såsom villkoret nu är utformat omfattas dock grovt sett 88 enfamiljshus och 46 flerbostadshus. Kostnaden för buller-

isoleringsåtgärder kan därför bli mycket hög. Med hänsyn till det fåtal tågpassager som sker på Skoghallsbanan kan ifrågasättas om detta krav är rimligt. För vedtåg handlar det idag om två passager nattetid. Övriga tågtransporter, som inte ingår i prøvotidsförordnandet, uppgår till en till två per dygn, varav en passage sker nattetid. Antalet tågpassager kan komma att öka något i framtiden, med de kommer inte att inom överskådlig tid överstiga fem per natt.

Bolaget har, för det fall första- och andrahandsyrkandet inte vinner bifall, gjort gällande att det bl.a. mot bakgrund av vissa angivna brister i mark- och miljödomstolens handläggning finns skäl att återförvisa målet.

**Länsstyrelsen** har utöver vad som anförts i mark- och miljödomstolen tillagt bl.a. följande.

Järnvägsspåret mellan bruket och stambanan används uteslutande för transporter till och från bolagets verksamhet och dessa transporter är att betrakta som en s.k. följdverksamhet enligt 16 kap. 7 § miljöbalken. Dessa järnvägstransporter måste därför tas med vid bedömningen av störningen. När det gäller antalet tågpassager per natt hävdar bolaget att endast passagera till och från vedgården ska beaktas och att den tågtrafik som härrör från bolagets övriga verksamhet ligger utanför processramen och prøvotidsförordnandet. Länsstyrelsen menar emellertid att för att kunna bedöma den bullerstörning och den upplevelse som de boende längs den aktuella delen av järnvägsspåret kan utsättas för måste hela den kumulativa effekten beaktas vid prövningen.

#### **MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL**

Det grundtillstånd som gäller för bolagets verksamhet avser bl.a. produktion av viss mängd sulfatmassa, CTMP och kartong och omfattar den tidigare lokaliseringen av renseri och vedgård. I det ändringstillstånd som meddelades av mark- och miljödomstolens genom deldom den 28 december 2010 (mål nr M 671-10) gavs bolaget rätt att på Vidön få uppföra och driva nu aktuellt renseri med tillhörande vedgård som ersättning för befintligt renseri. Frågan om slutliga villkor för buller från vedgård och renseri m.m. och de transporter som hör till detta samt för utomhusbuller som orsakas

av bolagets hela verksamhet i Skoghall i förhållande till bostäder utmed och närmast väster om Edsviksvägen sköts upp under en prøvotid. Mark- och miljödomstolen har nu avslutat prøvotiden och förskrivit slutligt villkor för buller i den överklagade domen. Bolaget har överklagat den del av villkoret som reglerar buller från järnvägs-transporter på den s.k. Skoghallsbanan som går mellan bruket och stambanan i Karlstad. I villkoret föreskrivs att bostadshus som utsätts för buller från järnvägs-transporter till och från bruket ska erbjudas bullerisoleringsåtgärder om ekvivalent ljudnivå i sovrum överstiger 30 dB(A) eller maxljudnivå nattetid (kl 22-07) överstiger 45 dB(A). Bolaget har bl.a. gjort gällande att mark- och miljödomstolen i denna del gått utanför vad som kan prövas inom ramen för den uppskjutna frågan.

Vid ändring av en miljöfarlig verksamhet finns en möjlighet att genom ett s.k. ändringstillstånd begränsa tillståndet till att enbart avse ändringen (16 kap. 2 § första stycket andra meningen miljöbalken). Ett ändringstillstånd får förenas med ändringar av tidigare meddelade villkor för delar av verksamheten som inte omfattas av ändringen, om villkoren har ett samband med ändringen (24 kap. 5 § andra stycket miljöbalken). Det ska vara fråga om ett miljömässigt samband som gör att ändringstillståndets villkor inte kan ses isolerat från grundtillståndets villkor (prop. 2004/05:129 s. 94 och 96).

Om domstolen i samband med att tillstånd till en verksamhet meddelas förordnar om prøvotid enligt 22 kap. 27 § miljöbalken är det endast den fråga som har skjutits upp som sedan kan tas upp till bedömning när prøvotidsförfarandet avslutas. Övriga frågor är slutligt avgjorda genom tillståndet och kan i princip endast angripas genom bestämmelserna om återkallelse och omprövning i 24 kap. miljöbalken.

Prövningen i aktuellt mål är med hänsyn till att det är fråga om ett ändringstillstånd och till ordalydelsen i prøvotidsförordnandet begränsad till det buller som det nya renseriet och vedgården med tillhörande transporter ger upphov till. Förutom de bullervillkor som är motiverade av själva ändringen finns, i enlighet med det ovan sagda, möjlighet att ändra villkor i grundtillståndet om dessa har ett miljömässigt samband med de åtgärder som omfattas av ändringstillståndet.

Bolagets grundtillstånd innehåller inte någon reglering avseende buller från järnvägs-transporter på Skoghallsbanan. Såvitt framgår av utredningen kommer den ansökta flytten av renseri och vedgård inte, i jämförelse med nuvarande förhållanden, att innebära någon förändring av antalet järnvägstransporter eller det sätt på vilket transportererna sker. Den sökta ändringen innebär således inte någon förändring av bullret från järnvägstransporterna längs Skoghallsbanan. Mot denna bakgrund finns det därför inte heller möjlighet att inom ramen för detta ändringstillstånd föreskriva ett nytt villkor i detta avseende.

Den nya lokaliseringen innebär emellertid att bostäderna på Prästängsvägen 1A och Dingelsundsvägen kommer att utsättas för mer buller från renseriet och vedgården eftersom dessa bostäder hamnar närmare denna verksamhet. Den sammantagna bullereffekt som uppstår till följd av detta buller tillsammans med bullret från järnvägstransporterna motiverar, enligt Mark- och miljööverdomstolen, ett bullervillkor enligt bolagets andrahandsyrkande. Det föreskrivna villkoret ska därför ändras i enlighet med detta.

**HUR MAN ÖVERKLAGAR**, se bilaga B

Överklagande senast den 2016-11-24

I avgörandet har deltagit hovrättsrådet Henrik Löf, tekniska rådet Anna-Lena Rosengården samt hovrättsråden Malin Wik och Li Brismo, referent.

Föredragande har varit Sara Bergdahl.



VÄNERSBORGS TINGSRÄTT  
Mark- och miljödomstolen

**DOM**  
2015-11-03  
meddelad i  
Vänernsborg

Mål nr M 671-10

### SÖKANDE

Stora Enso Skoghall AB, 556298-2545,

Ombud: UJ,

### SAKEN

Ansökan om ändringstillstånd för att få uppföra och driva ett nytt renseri med tillhörande vedgård, som ersättning för befintligt vid Stora Enso Skoghall AB:s verksamhet i Skoghall, Hammarö kommun

Verksamhetskod: 21.10

---

### DOMSLUT

Mark- och miljödomstolen avslutar den prövotid för bullervillkor som föreskrivits i domstolens dom den 28 december 2010.

Verksamheten ska bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad bolaget har uppgett eller åtagit sig i målet om inte annat framgår av nedan meddelade slutliga villkor.

### Följande slutliga villkor ska gälla för verksamheten.

18. Bullerbidraget från bolagets verksamhet (exkl. järnvägstransporter till och från bruket) får utomhus vid bostäder inte överstiga följande ekvivalenta ljudnivå.

Vardagar dagtid (kl 07-18) 55 dB(A)

Samtliga dygn nattetid (kl 22-07) 45 dB(A)<sup>1)</sup>

Övrig tid 50dB(A)

Maxljudnivån utomhus vid bostäder får samtliga dygn nattetid (kl 22-07) inte överstiga 55 dB(A)<sup>1)</sup>.

<sup>1)</sup> Till dess att bostäderna vid Prästängsvägen (mätpunkt PÄV) avvecklats får nattetid utomhus vid dessa ekvivalentljudnivån uppgå till högst 50 dB(A) och maxljudnivån till högst 60 dB(A). Bolaget ska snarast, dock i den takt som nuvarande hyresgäster frivilligt avflyttar, upphöra att använda nämnda byggnader som bostäder.

Dok.Id 308208

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 1070 462 28 Vänernsborg	Hamngatan 6	0521-27 02 00 E-post: mmd.vanersborg@dom.se	0521-27 02 30	måndag – fredag 08:00-16:00



Ovan angivna värden ska sänkas med 5 dB(A)-enheter om bullret innehåller impulsljud eller hörbara tonkomponenter.

Bostadshus som utsätts för buller från järnvägstransporter till och från bruket ska erbjudas bullerisoleringsåtgärder om ekvivalent ljudnivå i sovrum överstiger 30 dB(A) eller maxljudnivån nattetid (kl 22-07) överstiger 45 dB(A).

Kontroll ska, med intervall som tillsynsmyndigheten bestämmer, ske genom immissionsmätning eller närfältsmätning i kombination med beräkning. Kontrollen ska utföras enligt de mätstrategier som anges i Naturvårdsverkets remissversion från 2005 av ”Metod för immissionsmätning av externt industribuller” eller de riktlinjer som kan komma i dess ställe samt i övrigt i enlighet med vad som anges i Naturvårdsverkets remissversion från 2009 ”Mål för begränsning av Externt Industribuller, Handbok till Naturvårdsverkets Allmänna Råd om externt industribuller”. Ekvivalentnivå avser tidsrymd som anges i ovan nämnda rapporter.

---

**BAKGRUND**

Vänersborgs Tingsrätt, mark- och miljödomstolen, lämnade den 28 december 2010 Stora Enso Skoghall AB tillstånd enligt miljöbalken bl.a. att som ersättning för befintligt renseri vid bolagets anläggningar i Skoghall i Hammarö kommun uppföra och ta i drift nytt renseri med tillhörande vedgård. Frågan om fastställande av slutliga villkor för buller från vedgård, renseri m.m. och de transporter som hör till dessa samt för utomhusbuller som orsakas av bolagets verksamhet i Skoghall i förhållande till bostäder utmed och närmast väster om Edsviksvägen sköts upp till senare avgörande.

**DEN UPPSKJUTNA FRÅGAN OM BULLERVILLKOR**

**Stora Enso Skoghall AB** har nu gett in en prövotidsutredning enligt följande.

Det nya renseriet har lokaliserats till den plats som utifrån hur det ser ut i Skoghall dels ger de bästa logistiska förutsättningarna, dels de mest gynnsamma förutsättningarna avseende buller. Renseriets har nu blivit samlokaliserat med vedgården, vilket inneburit att vedhanteringen på vedgården kan minimeras och transporter av flis sker i tysta bandgångar från renseriet på Vidön över till bruksområdet.

Ett renseri och vedgård är ofrånkomligen bulleralstrande. För att begränsa bullret från renseriet har det ljuddämpats i den omfattning det låter sig göras. Bullrande enheter som barktrumma, huggar och barkhantering är inbyggda i betongbyggnader för att minimera ljudutstrålningen. När det sedan gäller vedgården sker vedhanteringen med vedgårdstruckar, vilket ofrånkomligen leder till att buller sprids. Det går inte att bygga in denna verksamhet och den går inte heller att utföra utan att det uppstår visst buller vid gaspådrag i truckarna samt när stockar hanteras. Det går dock att optimera hur arbetet utförs och hur man hanterar truckarna. Det är ett fortgående arbete som pågår hos bolaget och det bör kunna begränsa ljudtoppar. De värden som nedan är beräknade för verksamheten torde dock vara representativa för den ljudnivå som normalt är att räkna med.

Av den utredning som Müller-BBM utfört framgår att beräknad ekvivalent ljudnivå för natt uppgår till följande nivåer.

Korsningen Edsviksv./Bergviksv. (MP1)	43 dB(A)
Korsningen Edsviksv./Ljungstigen (MP2)	41 dB(A)
Korsningen Edsviksv./Lillstigen (MP3)	42 dB(A)
Korsningen Badhusg./Gärdesv. (MP4)	40 dB(A)
Dingelsundsv., Gamla kiosken (MP5)	42 dB(A)
Vändplan, Lillstogen (MP9)	43 dB(A)
Korsningen Stjärnforsv./Granitv. (MP13)	38 dB(A)
Prästängsv.	48 dB(A)

Av beräkningarna kan man se att ljudnivåerna ligger på relativt bra nivåer. Det är endast Prästängsvägen som sticker ut. Det är också den punkt som ligger närmast vedgården och rensriet. Vid punkten ligger gamla tjänstebostäder, som ägs av bolaget. Bolagets plan är att dessa bostäder ska avvecklas, men att det ska ske på sikt och i takt med att nuvarande hyresgäster flyttar ut. Bolaget har helt enkelt inte velat forcera planerna med hänsyn till att många har bott där under lång tid.

Efter det att rensriet och vedgården tagits i drift har bullerkonsulten identifierat ett antal bullerkällor som bolaget har åtgärdat. Bullerkälla VR3-04, Utlopp, är åtgärdad genom att ljuddämpare har installerats. VR3-07 och 08, Utlopp och oljud från frånluftsflykt, är åtgärdade genom byte av flykt och VR3-22, gnissel från inmatningsbord, är också åtgärdad. I sistnämnda fall kommer det att krävas övervakning för att gnisslet inte ska komma tillbaka och i så fall snabbt åtgärda detta. Bolaget kommer att ha särskild uppmärksamhet på detta. När det gäller VR3-13, elevatortopp, och VR3-16, spridare, har stupet till transportören klätts in. Slag och stötar i elevatorsidor avseende VR3-13 är en underhållsfråga som vid behov kommer att åtgärdas 1-2 gånger per år. Samtliga diesellok är försedda med ljuddämpare.

Samtliga av konsulten utpekade åtgärder är således åtgärdade. Resultatet av åtgärderna kommer dock inte att få någon påtaglig effekt på den totala ljudalstringen från rensriet och vedgården. Det kommer mer att säkerställa att de nivåer som beräknats kan klaras under normala förhållanden. Det är endast MP5 (Dingelsundsv., gamla kiosken) och Prästängsvägen som marginellt kommer att förbättras.

Av de faktiska bullermätningar som skett för att kontrollera överensstämmelsen mellan beräkningarna och verkligheten framgår att överensstämmelsen är god i de punkter där det varit möjligt att göra rättvisande mätningar. För MP5 (Dingelsundsv., gamla kiosken) uppvisar de faktiska mätningarna 1 dB(A) högre värde. Det mest intressanta är dock att det beräknade värdet för Prästängsvägen om 48 dB(A) helt motsvarar vad som också uppmättes vid den punkten. Då ska man ha i minnet att renseriets och vedgårdens fulla kapacitet ännu inte är fullt utnyttjad. Över tid går det säkert att optimera truckarbetet något, men det kommer att vara ett högre värde i den punkten jämfört med övriga mätpunkter. Även om det inte var möjligt att göra någon faktisk mätning av bullret längs med Edsviksvägen, kan man konstatera att bullret där gått ner som en följd av att rensriet och vedhanteringen flyttat.

Bolaget föreslår att följande villkor ska gälla för verksamheten.

*18. Bullerbidraget från bolagets verksamhet, undantaget renseri och vedgård, får utomhus vid bostäder inte överstiga följande ekvivalenta ljudnivå.*

*Vardagar dagtid (kl 07-18) 55 dB(A)*

*Samtliga dygn nattetid (kl 22-07) 45 dB(A)*

*Övrig tid 50 dB(A)*

*Bullerbidraget från bolagets verksamhet vid vedgård och renseri får utomhus vid bostäder inte överstiga följande ekvivalenta ljudnivå.*

*Vardagar dagtid (kl 07-18) 55 dB(A)*

*Övrig tid 50 dB(A)*

*Den momentana ljudnivån orsakad av verksamheten får nattetid vid bostäder enligt ovan inte överstiga 55 respektive 60 dB(A).*

*Ovan angivna värden ska sänkas med 5 dB(A)-enheter om bullret innehåller impuls ljud eller hörbara tonkomponenter.*

*Ett överskridande av ovan angivna begränsningsvärden ska åtföljas av omedelbara och tillräckliga åtgärder för att begränsningsvärdet ska innehållas vid tidpunkt som tillsynsmyndigheten bestämmer.*

Det är visserligen på det sättet att det endast är för buller från det nya renseriet och vedgården som det gäller provisoriska föreskrifter. Det är dock så att även bullret från verksamheten i övrigt vid Edsviksvägen ingått i provotiden. Därför har bolaget ansett att det är lämpligt att föreslå nytt villkor även i det avseendet med hänsyn till den bullersänkning som kunnat påvisas.

Bolaget har genom kompletteringar redovisat följande i fråga om buller från järnvägstrafik till och från bruket.

Trafik till och från renseriet sker dygnet runt. Mängden ved och flis som levereras på tåg har ökat markant sedan det nya renseriet togs i drift. Från år 2010 till år 2013 har volymen som transporteras på tåg ökat från 339 000 m<sup>3</sup> fub till 892 000 m<sup>3</sup> fub, vilket inneburit en minskning av antalet lastbilar med upp till 40 stycken per dygn.

Vid den senaste bullermätningen uppgick bullervärdena vid gamla kiosken på Dingelsundsvägen och Prästängsvägen, som är de mätpunkter som styrs av verksamheten vid renseriet och vedgården och transporter till och från detsamma, till följande värden.

Gamla kiosken, Dingelsundsvägen	43 dB(A)
Prästängsvägen	48 dB(A)

Bolaget har under kompletteringstiden låtit utföra en utredning avseende den totala bullerbelastningen från renseriet och vedgården samt transportarbetet inom och utom verksamhetsområdet. Det finns bullerutbredningskartor för dag, kväll och natt, där man kan se hur ljudet från verksamheten och transporter sprids och avklingar. Det beräknade bullret nattetid vid gamla kiosken på Dingelsundsvägen uppgår därvid till 45 dB(A) och på Prästängsvägen till 47 dB(A). Ser man enbart till trafikbul-

ler kan det ekvivalenta bidraget sammantaget uppgå till 44 dB(A) vid gamla kiosken på Dingelsundsvägen och till 41 dB(A) på Prästängsvägen. Den ljudbelastning från transporter som är i mätpunkten vid gamla kiosken på Dingelsundsvägen bör – med hänsyn till att det där dels förekommer trafik med både tåg och lastbilar, dels rangering av tåg – representera det största trafikbullret längs järnvägen och vägen till Skoghall.

När det gäller trafiken på järnvägen och vägen utanför industriområdet gäller att 55 dB(A) tillämpas som ekvivalentvärde vid närmaste uteplats och 70 dB(A) som maximalvärde. Såväl järnvägstrafik som vägtrafik kopplad till verksamheten vid renseriet och vedgården underskrider dessa nivåer. Värdena underskrids dessutom även om bullret från renseriet och trafiken inom industriområdet inkluderas, vilket skett i bullerutbredningskartorna.

Det är mätpunkt 5, gamla kiosken på Dingelsundsvägen, och mätpunkt Prästängsvägen som är påverkade av det nya renseriet och vedgården samt transporterna till och från detta område. I mätpunkt 5 finns det dock inga bostäder, utan dit är det ytterligare ett stycke. Eftersom bullret är som störst på Prästängsvägen (uppmätt värde på 48 dB(A)) har bolaget valt att låta utföra inomhusmätningarna där. Det finns inte skäl att anta att det skulle kunna finnas någon annan plats som är mer bullerbelastad. Det är dessutom fråga om äldre hus utan någon kraftigare ljudisolering. Fönstren består av tvåglasfönster av äldre modell. Den ekvivalenta ljudnivån i sovrum som vetter mot renseriet ligger på 24 dB(A) medan den maximala ljudnivån uppgår till 33 dB(A). Detta ska då jämföras med Socialstyrelsens allmänna råd avseende inomhusbuller som anger 30 dB(A) respektive 45 dB(A) för ekvivalent respektive maxnivå. Inomhusbullret på Prästängsvägen ligger därmed långt under Socialstyrelsens allmänna råd. Bolaget anser därför inte att det finns skäl att vidta några åtgärder på några fastigheter i anledning av det tillkommande bullret från renseriet och vedgården samt därtill hörande transporter.

Bolaget har vidare kompletterat utredningen med uppgifter om buller vid den bostad som ligger närmast järnvägen; Prästängsvägen 1A, och redovisar följande.

Vid mätning på Prästängsvägen 1 A har Folkhälsomyndighetens allmänna råd (FoHMFS 2014:13) om buller inomhus – som gäller för rum för sömn och vila i permanentbostäder, rum för daglig samvaro och matrum som används som sovrum –inte fullt ut kunnat följas. Mätningarna har skett i tamburen eftersom det var det enda rum i lägenheten som vette ut mot järnvägsspåret. Därmed har det dock säkerställts att det i vart fall inte skett någon underskattning av ljudet i lägenheten.

Riksdagen har genom antagande av propositionen 1996/97:53 slagit fast riktvärden för trafikbuller som normalt inte bör överskridas vid nybyggnation av bostadsbebyggelse eller vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur. Det betonas i nämnda proposition att riktvärdena inte är rättsligt bindande och att de ska ses som långsiktiga mål.

Sammanfattningsvis låg den ekvivalenta ljudnivån inomhus under Folkhälsomyndighetens riktvärde medan den maximala ljudnivån vid tågpassage låg över riktvärdet. Samma förhållande gäller för ljudnivån utomhus jämförd med av riksdagen beslutade riktvärden för nyanläggning eller väsentlig ombyggnad av infrastruktur. En sammanfattning av resultatet ges nedan i jämförelse med angivna riktvärden.

	Riktvärden	Uppmätta värden
Inomhus ekvivalent	30 dB(A)	24 dB (A)
Inomhus max	45 dB (A)	52 dB(A)
Utomhus ekvivalent	55 dB(A)	48 dB(A)
Utomhus max	70 dB (A)	77 dB(A)

Med anledning av ovan redovisade resultat anför bolaget följande.

Banverket och Naturvårdsverket har år 2006 gett ut riktlinjer för buller och vibrationer från spårburen linjetrafik. Där anges på sid. 24 följande bullervärden för befintlig miljö/bana vid bebyggelse.

	Ekvivalent ljudnivå i dB(A) vardagsmedeldygn	Max. ljudnivå i sovrum i dB(A) nattetid 22-06
Inomhus		55
Utomhus	70	

Beträffande överskridande av angivna ljudnivåer anges att åtgärder ska övervägas om det sker överskridande mer än fem gånger per natt. Detta är riktat till spårägaren. Det betonas också att det alltid ska ske en prioritering utifrån vad som är samhällsekonomiskt lönsamt.

I detta fall är det Trafikverket som är spårägare och det är självständiga tågoperatörer som verkar på spåret. Bolaget är endast en kund till de tågoperatörer som bolaget anlitar och har inget ansvar för järnvägsspåret och den verksamhet som bedrivs där. Bolaget kan därmed inte åläggas att utföra åtgärder på denna verksamhet. Däremot kan det läggas restriktioner på hur bolaget får använda den tillgängliga infrastrukturen med hänsyn till den lokala miljöpåverkan. Det kan ske genom att nyttjandet begränsas i tid. När det gäller spårbusen trafik är det dock mycket svårt eftersom bolaget inte disponerar över de tider då transporter kan ske på järnvägen. Rent generellt är tillgängligheten på Trafikverkets spår/infrastruktur starkt begränsad. Det är därför omöjligt att t.ex. lägga om alla tåg till dagtid. Detta gäller framför allt godståg eftersom persontrafiken dominerar dagtid. Sträckan mellan Kil och Karlstad, där virkestågen från Norge körs, är dessutom en av de mest trafikerade i landet. Till detta kommer att spårkapaciteten vid Karlstads central är begränsad. Virkestågen som ska till Skoghäll måste kunna vändas i Karlstad. Loket måste flyttas från ena änden av tåget till den andra varför två spår tas upp. Detta gör att tillfällena för avgångar blir begränsade. Sammanfattningsvis finns det ingen praktisk möjlighet att lägga om tågtransporterna till att gå enbart dagtid.

Vad det nu gäller är om det finns skäl att anta att järnvägstransporterna till och från vedgården kan ge upphov till buller som skulle motivera åtgärder från spårägaren och därmed begränsa det nuvarande utnyttjandet av järnvägen.



Trafikverket har vid kontakt hänvisat till de ovan nämnda riktlinjerna och angett att det saknas risk för överskridande eftersom antalet tåg per natt är färre än fem. Därmed finns det inte skäl att vidta några åtgärder vare sig utredningsmässigt eller åtgärdsmissigt.

Mot denna bakgrund anser bolaget inte att det finns anledning att särskilt reglera bullerimmission vid bostäder orsakad av järnvägstrafik till och från bruket.

**Länsstyrelsen Värmland** anser att bolagets trafik per järnväg ska bedömas som industribuller på den del av stickspåret till Karlstad som enbart används för transporter till och från bolaget, samt att samma villkor ska gälla som för verksamhetens buller. Villkoret bör formuleras så att villkoren för industribuller ska klaras utanför fasad. Om detta i något fall är ekonomiskt orimligt bör Folkhälsomyndighetens allmänna råd (FOHMFS 2014:13) för buller inomhus kunna tillämpas.

Naturvårsvetket skriver på sid 6 i sin rapport 6538 *Vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller* följande. "För trafik till och från verksamhetsområdet på angränsande vägar och järnvägar bör som huvudprincip riktvärden för trafik vara vägledande. Utifrån en sammanvägd bild av bullersituationen kan dock andra bedömningar i särskilda fall behöva göras. Det kan exempelvis vara fallet vid tillfartsvägar till täkter, där transporterna till och från dessa står för en betydande del av bullerstörningarna."

Länsstyrelsen anser därför att bolaget som ensam "kund" på detta stickspår har ett ansvar att dels redovisa den eventuella störning på människors hälsa och miljön som bolagets tågtrafik ger upphov till, dels vidta rimliga försiktighetsåtgärder för att minska bullerbelastningen.

Från miljösynpunkt är Länsstyrelsen positiv till att transporter med lastbil minskar till förmån för tågtrafik. Detta innebär dock inte att Länsstyrelsen helt kan bortse från den bullerstörning som sker utefter stickspåret från stambanan och som idag används till 100 % för Stora Enso Skoghalls transporter. På den del av sträckningen

av järnvägen som inte ligger nära Dingelsundsvägen och Skoghallsvägen, utgör den järnvägstrafik som bolaget ensamt är upphov till en betydande del av bullerstörningarna.

Länsstyrelsen har i övrigt inget att erinra emot bolagets yrkanden på bullernivåer från nuvarande verksamhet och den nya vedgården.

**Havs- och vattenmyndigheten** och **Naturvårdsverket** har förklarat att de avstår från att yttra sig.

### **DOMSKÄL**

Den prövning som nu ska göras omfattar slutliga villkor för buller från såväl renseri och vedgård som från övriga delar av bruket. Mark- och miljödomstolen konstaterar, likt länsstyrelsen, att buller från trafik till och från bruket också ingår i det som nu slutligen ska prövas. Domstolen finner vidare att bolaget efter kompletteringar har utfört föreskrivna provotidsutredningar och att provotiden nu kan avslutas.

Bolaget har redovisat att bullernivåer som motsvarar vad som kan godtas för befintlig industri i och med flytten av vedgården och renseriet numera kan nås för flertalet bostäder kring bruket. Några byggnader vid Prästängsvägen (mätpunkt PÄV) har beräknade ekvivalentnivåer som nattetid överstiger 45 dB(A). Bolaget uppger att detta är gamla tjänstebostäder som ägs av bolaget och som kommer att avvecklas i takt med de boendes avflyttning. Mark- och miljödomstolen delar bolagets uppfattning att en avflyttning från dessa byggnader inte ska forceras utan kan ske i den takt som de boende medger. Efter det att nuvarande hyresgäster avflyttat från respektive bostad ska bolaget åläggas att tillse att denna inte åter upplåts för boende. Så länge byggnaderna används som bostäder ska dessa undantas från bullerkravet för nattidbuller på sätt som framgår av domslutet.

Mark- och miljödomstolen delar länsstyrelsens uppfattning att bullervillkor för verksamheten ska avse också järnvägstransporter mellan bruket och stambanan. Krav på försiktighetsmått ska härvidlag bestämmas med stöd av bestämmelserna i 2

kap. miljöbalken; främst 2 kap. 3 § om försiktighetsmått m.m. och 2 kap. 7 § om skälighet. Vad som anges i riktlinjer för transportsektorn i allmänhet kan härvid tjäna som viss vägledning men bedömningen av vad som är miljömässigt motiverat och skäligt ska göras i varje enskilt fall. Mot bakgrund av att det i princip endast är järnvägstransporter till och från bruket som trafikerar detta spår samt att buller från trafiken endast drabbar ett begränsat antal bostäder finner mark- och miljödomstolen att ett strängare krav än vad som följer av riksdagens antagna riktlinjer för järnvägstrafik inte är oskäligt. I målet redovisade utomhusbullernivåer och lokaliseringen av vissa bostadshus visar enligt domstolens bedömning att krav på utomhusbuller endast svårligen kan klaras. Åtgärder bör i stället krävas för att säkerställa en god inomhusmiljö kan nås. Det är de av Socialstyrelsen rekommenderade riktvärdena för nattetid som riskerar att överskridas. Det villkor som ska föreskrivas ska säkerställa att god miljö kvalitet kan uppnås i sovrum eller bostadsrum som är avsedda att användas som sovrum. Bolaget har beskrivit bullerförhållandena i det bostadshus som är beläget närmast järnvägen, men då endast för en tambur med yttervägg i riktning mot järnvägen. Bolaget har inte redovisat vilka bullernivåer som riskerar att nås i bostadens sovrum och inte heller vilka åtgärder som skulle fordras för att klara god inomhusmiljö. Mark- och miljödomstolen bedömer trots dessa brister att det är möjligt att vidta åtgärder så att de värden som anges i domslutet klaras. Eftersom det endast är fråga om åtgärder på enstaka hus finner domstolen att de åtgärder som fordras för att uppfylla villkoret med tillräcklig säkerhet ligger inom ramen för vad som är skäligt.

Bolaget har utformat sitt villkorsförslag med ett tillägg som förtydligar att ett överskridande av villkorets begränsningsvärden medför en skyldighet att vidta åtgärder så snart begränsningsvärdena överskrids. Mark- och miljödomstolen anser att en sådan skyldighet redan följer av villkorets utformning i övrigt. Den riskerar därtill vara ägnad att skapa otydlighet i fråga om vad som ska gälla vid ett överskridande av värdet. En sådan otydlighet ska undvikas (jfr MÖD 2009:2 m.fl.). Den grundutformning av villkoret som bolaget har föreslagit medför att ett överskridande inte får ske och ska föranleda tillsynsmyndighetens övervägande om lagföring enligt 26 kap. 2 §. Det ligger sedan i sakens natur (och behöver således inte anges särskilt) att

bolaget ska meddela tillsynsmyndigheten om det inträffade samt vidta de åtgärder som krävs för att villkoret ska klaras. Inom vilka tidsramar så ska ske m.m. får avgöras inom ramen för tillsynen och behöver inte närmare regleras i villkoret.

**HUR MAN ÖVERKLAGAR**, se bilaga (DV425)

Överklagande senast den 24 november 2015

Susanne Lindblad

Joen Morales

---

I domstolens avgörande har deltagit t.f. rådmannen Susanne Lindblad, ordförande, och tekniska rådet Joen Morales samt de särskilda ledamöterna Roland Löfblad och Dan Löfving.