



SVEA HOVRÄTT  
Mark- och miljööverdomstolen  
060102

**DOM**  
2018-04-18  
Stockholm

Mål nr  
M 3776-17

## ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Vänersborgs tingsrätts, mark- och miljödomstolen, dom 2017-03-31 i mål nr M 3986-16, se bilaga A

## PARTER

### Klagande

XR Bergkross AB, 556075-0902  
Box 774  
531 17 Lidköping

Ombud: J M

### Motparter

1. B L

2. BM L N

3. Länsstyrelsen i Västra Götalands län  
403 40 Göteborg

4. I M

5. Slädene Kvistegården vägsamfällighet  
c/o T W

Dok.Id 1401924

---

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 09:00–16:30
		<b>E-post:</b> svea.avd6@dom.se www.svea.se		

6. T W

Ombud för 6: L R G och P P

**SAKEN**

Tillstånd till bergtäkt på fastigheten X i Vara kommun

---

**MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSLUT**

Med ändring av mark- och miljödomstolens dom beviljar Mark- och miljööverdomstolen tillstånd till bergtäktsverksamhet på fastigheten X med de villkor som fastställts av Länsstyrelsens i Västra Götaland län, miljöprövningsdelegationen, i beslut den 15 september 2016 i ärende dnr 551-36145-2015.

---

**BAKGRUND**

Länsstyrelsen i Västra Götalands län, miljöprövningsdelegationen, lämnade i beslut den 15 september 2016 XR Bergkross AB tillstånd enligt miljöbalken till bergtäkt på fastigheten X i Vara kommun. Beslutet överklagades av ett antal närboende och en samfällighetsförening med yrkanden om bl.a. att Kvistegårdsvägen inte skulle få användas som transportväg och att tillståndet skulle upphävas. Mark- och miljödomstolen upphävde miljöprövningsdelegationens beslut om tillstånd och avslag ansökan i den nu överklagade domen.

**YRKANDEN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN**

**XR Bergkross AB** har yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska ändra mark- och miljödomstolens dom och fastställa miljöprövningsdelegationens beslut.

**B L, BM L N, I M, Slädene Kvistegården vägsamfällighet** och **T W** har motsatt sig ändring av mark- och miljödomstolens dom.

**Länsstyrelsen i Västra Götalands län** har medgett bifall till bolagets yrkande.

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

Parterna har i huvudsak åberopat samma omständigheter som i mark- och miljödomstolen och miljöprövningsdelegationen, med främst följande tillägg och förtydliganden.

**XR Bergkross AB**

Utredningen i målet avseende olika vägalternativ är tillräcklig. Det finns inte någon anledning att göra nya utredningar om ytterligare alternativ till den prövade vägsträckningen, alternativ E. En transportväg utan påverkan på och konsekvenser för närboende har inte stått att finna. En lantmäteriförrättning är det ända sättet att

genomföra de föreslagna åtgärderna med transportvägen. Om lantmäteriet inte bifaller bolagets ansökan kommer vägen inte att kunna anläggas och då kommer inte transport få lov att ske. I förrättningen regleras frågor om intrång, skador på och omläggning av dräneringssystem utefter den nya vägsträckningen samt därmed förknippade ersättningar. Här regleras även ansvar för och utförande av underhåll på vägen och i detta skede kommer en detaljprojektering av transportvägen utföras med detaljerade beskrivningar av sträckningsjusteringar, diken, vägbredder, ytskikt m.m.

Uppförandet av bullerplank har en begränsad omgivningspåverkan och innebär inte heller en sådan visuell immission att tillstånd till den sökta verksamheten inte kan beviljas. I fråga om buller från vägen kommer gällande riktvärden i alla avseenden att kunna innehållas.

Att täktillståndet villkoras av att vägfrågan blir löst på ett visst sätt är varken ovanligt eller i strid med miljöbalken. Det är inte heller fråga om ett gemensamt täktområde utan två skilda täktområden som i och för sig ligger nära varandra geografiskt. Det saknas förutsättningar för en samordnad prövning av den i målet aktuella täktverksamheten och Svevias ansökan om utökad täktverksamhet. Det kan inte heller bli aktuellt med gemensamma villkor eftersom berörda verksamhetsutövare inte har kommit överens om detta.

Bolaget har gett in och åberopat bl.a. fotomontage av bullerplank.

#### **BM L N**

Hon har motsatt sig att sälja åkermark till bolaget. Bolaget har inte heller fört någon dialog med henne under utarbetandet av den tilltänkta transportvägen. Bolaget bör bygga en ny väg så att inte boende blir drabbade av oacceptabelt trafikbuller.

#### **T W**

Transporterna ska beaktas och mark- och miljödomstolens dom är korrekt. Störningarna från transporterna kommer att bli oacceptabla. Hänsyn bör tas till Svevias

tillståndsansökan avseende täkt och de båda täkternas samlade påverkan ska beaktas eftersom ansökan avser en verksamhet som finns inom samma påverkansområde som prövningsobjektet. Inget av tillstånden har vunnit laga kraft. Att uppföra ett bullerplank utanför hans fastighet förändrar bilden av omgivningen på ett oacceptabelt sätt. Det är därtill oklart hur planket ska utformas. Tidigare har skisser på träplank uppvisats. Tillförlitligheten i de simuleringar av buller som har gjorts kan ifrågasättas då plankets utformning tycks variera.

Han har gett in och åberopat e-postmeddelande, kartor, en ansökan om utökat tillstånd ingiven till länsstyrelsen av Svevia och tillhörande miljökonsekvensbeskrivning.

### **Slädene Kvistegården vägsamfällighet**

Bolaget har inte tillfrågat markägarna om det kan köpa åkermark för breddning och ändring av Kvistegårdsvägen. Bolaget har inte heller tillfrågat vägföreningen om att få använda vägen. Vägföreningen är heller inte intresserad av en lantmäteriförrättning avseende vägen. Både XR Bergkross och Svevia ansöker nu om nya vägar mot väg 187. Det finns andra alternativa vägdragningar som är bättre. En bergstäkt som ska drivas under 30 år ska ha en egen väg att köra tunga transporter på.

### **I M**

Vald vägsträckning är inte bra. Det kommer att bli problem med skymd sikt och skolbarn kommer att behöva korsa den tilltänkta vägen.

### **B L**

Att öppna en ny bergtäkt är ett stort ingrepp i naturen. Det finns bättre alternativ än föreslagen transportväg som har mindre påverkan på åkermarken. Järnvägsövergången är en farlig passage. Eftersom det nu finns en ansökan om en ny täkt är det viktigt att vägen eller vägarna blir rätt placerade. Han har gett in och åberopat olika tidningsartiklar och en karta där förslag till ny väg är markerad.

**MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL**

Bestämmelsen om gemensam handläggning i 16 kap. 11 § miljöbalken avser situationen när ärenden om tillstånd till olika verksamheter handläggs gemensamt enligt 21 kap. 3 § miljöbalken (se prop. 1997/98:45, del 2, s. 211). Någon gemensam handläggning sker inte i detta mål och möjligheten till sammanläggning gäller dessutom inte för Mark- och miljööverdomstolen (se MÖD 2007:11). Det saknas därmed förutsättningar för en samordnad prövning i detta fall. Den omständigheten att Svevia har ansökt om tillstånd till täkt i närheten påverkar inte heller i övrigt den prövning som ska göras i detta mål.

När en miljöfarlig verksamhet tillståndsprövas ska hänsyn tas även till s.k. följdföretag som är nödvändiga för den planerade verksamheten (se 16 kap. 7 § miljöbalken). Mark- och miljööverdomstolen instämmer i miljöprövningsdelegationens bedömning att transporter till och från den ansökta täktverksamheten är ett sådant följdföretag som ska beaktas vid tillståndsprövningen. Mark- och miljööverdomstolen finner också att utredningen avseende möjliga vägalternativ är tillräcklig.

Vad gäller buller från transporter till och från den sökta verksamheten delar Mark- och miljööverdomstolen miljöprövningsdelegationens bedömning att utredningen i målet visar att acceptabla bullernivåer innehålls för de boende längs med Kvistegårdsvägen om erforderliga skyddsåtgärder vidtas. Eftersom andelen tung trafik till och från verksamheten därtill begränsas genom att högst 80 transportrörelser med lastbil får ske till och från täkten per dygn anser Mark- och miljööverdomstolen att transporter till och från verksamheten inte kommer att medföra olägenheter för människors hälsa av sådan omfattning att det är hinder för att lämna tillstånd till den sökta verksamheten. T W har anfört att bullerplankets siktskymmande effekt kommer att medföra en oacceptabel störning. Även om området i dag till stora delar utgör öppet landskap anser Mark- och miljööverdomstolen att ett bullerplank med begränsad höjd inte kommer att medföra en sådan störning som inte kan tålas.

Möjligheten för bolaget att genomföra villkor 3 som avser vägens sträckning och utformning har ifrågasatts. Mark- och miljööverdomstolen konstaterar att det inte är

ovanligt att igångsättande av en tillståndsgiven verksamhet är beroende av andra beslut, exempelvis beslut om bygglov och detaljplaner. Då ett tillstånd enligt 2 kap. 6 § tredje stycket miljöbalken inte får strida mot en detaljplan förekommer det också att det beslutas villkor med krav på detaljplaneändring innan tillståndet får tas i anspråk. Det finns således inget absolut hinder mot att uppställa villkor om att en viss åtgärd ska vara utförd innan tillståndet får tas i anspråk. Villkorens rimlighet får bedömas från fall till fall. En allmän utgångspunkt vid villkorsskrivning är att tillståndshavaren ska ha rättsliga och faktiska förutsättningar att klara de krav som villkoret innebär (se bl.a. NJA 2004 s. 421).

För att villkor 3 ska kunna uppfyllas krävs att en lantmäteriförrättning genomförs. Enligt Mark- och miljööverdomstolen går det utifrån utredningen i målet inte att med säkerhet säga vad utfallet vid en förrättning kommer att bli. Denna osäkerhet medför dock inte att miljöprövningsdelegationen varit förhindrad att föreskriva ett villkor som avser krav på viss transportväg och utformning. Villkoret överensstämmer även i övrigt med miljöbalkens bestämmelser.

Enligt Mark- och miljööverdomstolen har bolaget vidare visat att det i övrigt är möjligt att vidta sådana skyddsåtgärder och andra försiktighetsmått att verksamheten inte kan befaras föranleda skada eller olägenhet av väsentlig betydelse för människors hälsa eller miljön. Utredningen visar dessutom att det finns ett behov av det material som avses brytas på platsen.

Hinder mot tillstånd föreligger därmed inte med hänsyn till de allmänna hänsynsreglerna i 2 kap. miljöbalken eller hushållningsbestämmelserna i 3 och 4 kap., i den mån dessa prövas i målet. Hinder för tillstånd föreligger inte heller med hänsyn till miljökvalitetsnormerna i 5 kap. eller mot miljöbalkens bestämmelser i övrigt.

Sammanfattningsvis är verksamheten därmed tillåtlig och tillstånd till den sökta verksamheten kan lämnas med de villkor som miljöprövningsdelegationen har föreskrivit.

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

I avgörandet har deltagit hovrättsråden Henrik Löv, Johan Svensson, referent och Malin Wik samt tekniska rådet Dag Ygland.

Caroline Appelberg har föredragit målet.





VÄNERSBORGS TINGSRÄTT  
Mark- och miljödomstolen

**DOM**  
2017-03-31  
meddelad i  
Vänernsborg

Mål nr M 3986-16

**KLAGANDE**

1. B L

2. B M L N

3. I M

4. Slädene Kvistegården vägsamfällighet  
c/o T W

5. T W

Ombud: P P

**MOTPARTER**

1. XR Bergkross AB, 556075-0902  
Box 774  
531 17 Lidköping

Ombud: J M

2. Länsstyrelsen i Västra Götalands län  
403 40 Göteborg

Dok.Id 354953

---

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 80	måndag – fredag 08:00-16:00

**ÖVERKLAGAT BESLUT**

Miljöprövningsdelegationen vid Länsstyrelsen i Västra Götalands läns beslut den 15 september 2016 i ärende nr 551-36145-2015, se bilaga 1

**SAKEN**

Tillstånd till bergtäkt på fastigheten X i Vara kommun

---

**DOMSLUT**

Mark- och miljödomstolen, som godkänner miljökonsekvensbeskrivningen, upphäver det överklagade beslutet och lämnar XR Bergkross AB:s täktansökan utan bifall.

---

**BAKGRUND**

Miljöprövningsdelegationen inom Länsstyrelsen i Västra Götalands län (nedan MPD) – som tidigare den 13 juni 2014, dnr 551-14828-2013, lämnat motsvarande ansökan från samma bolag utan bifall – beslutade den 15 september 2016 att lämna XR Bergkross AB (nedan XR) tillstånd till täkt av berg på fastigheten X i Vara kommun. Tillståndet, som gäller till och med den 31 december 2046, omfattar brytning av högst 9 miljoner ton berg med ett maximalt årligt uttag om 300 000 ton bergmaterial. Tillståndet omfattar även uppställning och drift av kross och sorteringsverk. För tillståndet meddelades ett antal villkor, se närmare bilaga 1, av vilka följande är särskilt intressanta i målet.

2. Transportvägen till verksamheten ska anläggas i huvudsak enligt bilaga 2 (Kvistegårdsvägen ut till väg 187).
3. Transportvägen ska vara färdigställd, asfalterad och försedd med bullerskydd enligt förslaget i ansökan, längs hela vägen från täkten ut till väg 187 innan transporter får ske till täkten. Den närmare utformningen av vägen och bullerskydd ska ske i samråd med tillsynsmyndigheten.
4. Högst 80 transportrörelser med lastbil får ske till och från täkten per dygn.
9. Buller från verksamheten inklusive transporter inom verksamhetsområdet får inte överskrida högre ekvivalent ljudnivå utomhus vid bostäder än

helgfri måndag till fredag	kl. 07.00 – 18.00	50 dBA
nattetid	kl. 22.00 – 07.00	40 dBA
övrig tid		45 dBA

Arbetsmoment som typiskt sett kan ge upphov till momentana ljudnivåer utomhus vid bostäder över 55 dBA får inte utföras nattetid (kl. 22.00 – 07.00).

De angivna värdena ska kontrolleras genom mätning vid bullerkällorna (närfältsmätning) och beräkningar eller genom mätning vid berörda bostäder (immissionsmätning). Ekvivalentvärden ska beräknas för de tider då verksamheten pågår. Kontroll ska ske senast sex månader efter det att tillståndet har tagits i anspråk samt därefter så snart det skett förändringar i verksamheten som kan medföra ökade bullernivåer eller när tillsynsmyndigheten anser att kontroll är befogad, dock minst en gång vart tredje år om inte tillsynsmyndigheten medger annat.

Målet gäller i allt väsentligt frågan huruvida olägenheterna av lastbilstransporterna (följdverksamhet jämlikt 16 kap. 7 § miljöbalken, nedan MB) till och från täktområdet längs Kvistegårdsvägen (vägalternativ E i miljökonsekvensbeskrivningen, nedan MKB, och det ansökta och av MPD godkända alternativet) är så allvarliga för de boende längs vägen att täktansökan ska avslås.

#### **YRKANDEN M.M.**

**B L (Y)** har överklagat MPD:s beslut och i första hand, såsom han slutligen bestämt sin inställning, yrkat att täkttillståndet upphävs och, för det fall att täkttillstånd meddelas, det anordnas bullerskydd mot hans fastighet på utsatta ställen, att det sätts upp skyltar så att lastbilarna inte väljer den enskilda vägen som förvaltas av Ambjörnsgårdens-Smedtofta vägsamfällighet (nr 26143) samt att det utreds hur stendamm från täktverksamhet påverkar skogens tillväxt. **B L** har som grund för sina yrkanden anfört bland annat följande. Det finns inte behov av täkten i nuläget för att få tillgång till asfaltmaterial. Dessutom finns Svevias kvartsittäkt 500 meter från den ansökta täkten. Trafikverket råder inte över de enskilda vägar som berörs utan endast över utfarten till väg 187 och järnvägs- övergången. Trafikverket kan därför inte ha uttalat sig om valet av enskild väg. Ambjörnsgårdens-Smedtofta vägsamfällighet har inte heller tillfrågats av XR, men kommer att påverkas av att den ingående vägsträckan blir förkortad. Han ifrågasätter att alla frågor rörande transportvägen skjuts upp till lantmäteriförrättningen. Mätresultatet avseende trafikbuller på hans fastighet stämmer inte, eftersom det finns en järnvägsövergång och en 90°- kurva mm som inte beaktats. Det behövs därför ett bullerskydd på utsatta ställen. Han ifrågasätter även vilken påverkan det blir på tillväxten i skogen – hans fastighet har ett skifte uppe i skogen bredvid täktområdet – med 30 år av stendamm från täkten.

**Slädene Kvistegårdens vägsamfällighet** har överklagat MPD:s beslut och yrkat att, om täkttillstånd meddelas, transportvägen ska ges en annan sträckning och att det i vart fall i villkoren ska regleras att hastighetsgränsen ska sänkas, att transporter efter kl. 18.00 inte får ske samt vad som gäller för nyttjanderätten och underhåll av vägen. Samfälligheten har anfört bland annat följande som grund för sina yrkanden.

XR har inte ens försökt att ta kontakt med markägarna eller frågat dessa utan bara ”självsvåldigt” ansökt om lantmäteriförrättning på egen hand. Markägarna har alltså inte godkänt den ansökta vägsträckningen och kommer, om marken tas ifrån dem, att få mycket mark förstörd. Inte heller sträckningen med bullerplank är godkänd. Trafikverkets avdelning för enskilda vägar har inte fått någon information från XR om planerad användning av Kvistegårdsvägen. Samfälligheten kommer inte att tillåta att Kvistegårdsvägen används för transporter. Det ligger en dräneringsstam (8 tum) utefter hela Kvistegårdsvägen; dräneringen förstörs om vägen breddas till en sex meter bred tvåfilig väg och läggs ut i angiven sväng över Z Krökningen av vägen kommer att leda till ojämna körning och asfalteringen kommer att leda till att fler utnyttjar Kvistegårdsvägen som genväg till Slädene. Samfälligheten ställer sig frågande till vad som gäller beträffande nyttjanderätt och underhåll av vägen.

**BM L N (Z)** har överklagat MPD:s beslut och i första hand yrkat att Kvistegårdsvägen inte ska få användas som transportväg och i andra hand, för det fall Kvistegårdsvägen ska användas, att transportvägen inte får läggas ut över hennes jordbruksmark utan att vägen ska ha nuvarande, raka, sträckning. **BM L N** har som grund för sin talan anfört i huvudsak följande. Hon har inte fått någon information av XR utan bara ett besked om att vägen ska dras över hennes marker. Hon motsätter sig att vägen dras genom hennes jordbruksfastighet, eftersom dräneringen för den befintliga åkermarken då blir förstörd. Markområdet mellan den planerade svängda vägen och den befintliga Kvistegårdsvägen kommer att bli omöjlig att bruka. Hon kommer inte att sälja någon åkermark till XR. Om Kvistegårdsvägen ska användas, har hon inget att erinra mot att vägen görs tvåfilig under förutsättning att dräneringen – som är förlagd 12 meter från befintlig väg – inte påverkas. Hon menar att XR bör kunna samarbeta med Svevia om en helt ny, gemensam transportväg.

**I M (A)** har överklagat MPD:s beslut och i första hand yrkat att Kvistegårdsvägen inte ska få användas som transportväg och i andra hand att transportvägen ska ges en annan sträckning så att den i vart fall inte förläggs

närmare hans fastighet samt att buller- och vibrationsmätningar ska ske vid hans fastighet. I M har anfört bland annat följande som grund för sina yrkanden. Han bestrider att Kvistegårdsvägen används som täktväg. Vibrationerna när lastbilarna kör över järnvägsövergången blir påtagliga för hans boningshus med risk för sättningar. Om det blir täkttillstånd, vill han också ha ett rejält bullerskydd längs vägen mot hans fastighet. Han köpte sin fastighet utan att bli informerad om den ansökta bergtäkten. Överhuvudtaget har informationen om den tilltänkta transportvägen längs Kvistegårdsvägen varit obefintlig. Han har inget att invända mot täkten som sådan, men vad gäller transportvägen borde XR samarbeta med Svevia som utreder en ny väg. Det borde vara enklare och billigare att anlägga en ny väg med annan sträckning. Han kräver att det görs buller- och vibrationsmätningar för hans fastighet med avseende på transporterna och passagen över järnvägen; olägenheterna av detta är hittills outredda. Han ifrågasätter hur buller och vibrationer ska kunna begränsas, när vägen dras ännu närmare hans fastighet.

**T W (B)** har överklagat MPD:s beslut och i första hand yrkat att beslutet ska upphävas och i andra hand att det ska upphävas och ärendet visas åter till länsstyrelsen för fortsatt handläggning. **T W** har anfört bland annat följande som grund för sina yrkanden. **XR** har inte ens försökt ta kontakt med honom med undantag för ett planerat möte vid hans maskinhall varvid **XR** uteblev. Han kommer inte att upplåta någon mark från sina fastigheter för breddning av Kvistegårdsvägen. Det villkorade bullerplanket längs Kvistegårdsvägen i anslutning till hans boningshus på **B** är helt oklart vad beträffar höjd, utformning och längd. Han vill inte ha ett plank, eftersom det stör utsikten och är fult. Den ansökta dragningen förbi hans fastighet ut på åkermarken medför att han inte kan köra sina maskiner till åkermarken på hans fastigheter **C** och **D**, eftersom högersväng ut från **B** omöjliggörs. Han är vidare mycket orolig för trafiksäkerheten och för att hans barn kommer att utsättas för trafikfara. **XR** har i frågan om transportvägar presenterat fem olika alternativ varvid bolaget och sedermera länsstyrelsen gjort bedömningen att alternativ **E** är att föredra framför övriga alternativ. Utredningen är emellertid bristfällig vad gäller de alternativa vägarna och man har på ett för lättvindigt sätt avfärdat övriga alternativ.

Det går inte att utesluta att övriga alternativ kan medföra mindre skada eller olägenhet för den enskilde. Själv förespråkar han alternativ D och det framgår inte varför Lidköpings kommun förkastat tanken på en ringled runt Järpås. Det kan inte anses oacceptabelt ur ett ekonomiskt perspektiv att verksamhetsutövaren tvingas bekosta en ny väg om ca 5 km till en bergtäkt, där verksamheten ska pågå i 30 år, och det är då inte heller ett orimligt krav att det görs en grundlig utredning avseende möjligheten att använda alternativ D. XR bör samarbeta med Svevia, som enligt uppgift planerar att våren 2017 inkomma med ansökan om ny väg till sin täkt. Störningsnivån pga. transporter på den ansökta vägsträckningen är sammanfattningsvis oacceptabel och skyddsåtgärderna är inte tillräckliga, varför verksamheten strider mot 2 kap. 3 § MB och därför inte ska tillåtas.

**XR Bergkross AB** har bestritt yrkandena och därvid anfört bland annat följande.

#### *Behov av täkten*

Vad avser behovet från marknaden på material från den planerade täkten hänvisar XR till samrådsyttrande från SGU, daterat 2013-12-05, som bekräftar den mycket goda bergkvalitet, av riksintressant klass, som området uppvisar. En så hög kvalitet är lämplig för motorvägar och högratikerade motortrafikleder, varför behovet på marknaden får anses stort.

#### *Vägsträckning mm*

Inför upprättande av den till ansökan bifogade miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) gjordes en omfattande översyn av möjliga transportvägar till och från den planerade täkten. Ett inledande samrådsmöte genomfördes dessutom med representanter från länsstyrelsen, Trafikverket och Lidköpings kommun där samtliga alternativ diskuterades ingående. Trafikverket har löpande genom hanteringen av föreliggande ärende förespråkat Kvistegårdsvägen som den mest lämpliga transportvägen till och från Bergtäkt Slädene. Lidköpings kommun avslog alternativet med ringled (alternativ D) med hänvisning bland annat till barriäreffekt mot badsjön och försvarande av utbyggnad av Järpås samhälle. Redan vid samrådet stod alltså Lidköpings kommuns inställning klar, varför någon senare särskild remiss inte behövde skickas till kommunen. Mot bakgrund av den bedömning som

Trafikverket, kommunen och länsstyrelsen gjort beträffande alternativ D, har XR valt bort detta till förmån för det valda och beslutade alternativet E, Kvistegårdsvägen. Det är således inte av ekonomiska skäl. XR anser inte att det är orimligt att göra infrastrukturella investeringar i form av anslutningsvägar vid etablering av nya täkter och har så gjort på andra platser där ett sådant alternativ varit det bästa möjliga.

XR vidhåller föreslagen sträckningsförändring av Kvistegårdsvägen och avser att, i enlighet med givet tillstånd, vidta de skyddsåtgärder som förslaget avser så som de har presenterats i ansökan. Mindre justeringar kan dock komma att beslutas i kommande lantmäteriförrättning. Lantmäteriet kommer i förrättningen att utreda och reglera ersättningsfrågor och frågor om markåtkomst. I det skede projektet nu befinner sig bedömer XR att de frågor om vägutformningen som är av detaljerad karaktär bäst utreds i kommande förrättning. Hit hör även frågorna om den närmare dragningen av den breddade vägen förbi boningshuset på B över Z, bullerplanks höjd och längd, eventuella omläggningar av dräneringsledningar längs Kvistegårdsvägen, inlösenfrågor och ersättningar mm. Lantmäteriet kommer även att hantera frågor som handlar om underhåll och nyttjanderätt. XR ser dock framför sig att ansvaret för just underhåll kan komma att vila på XR. I sammanhanget ska också nämnas att XR inte äger täktfastigheten X men har ett arrendeavtal med ägaren som har lämnat in en ansökan till Lantmäteriet.

XR har vid upprepade tillfällen sökt kontakt med Slädene Kvistegården vägsamfällighet för att diskutera den i samrådet och senare i ansökan föreslagna vägutformningen. XR har inte haft någon framgång i detta avseende.

#### *Bullerutredning och bullerskydd*

Den till ansökan bilagda, och därefter kompletterade bullerutredningen, som bland annat avser trafikbuller till följd av täktverksamheten följer branschstandard och nyttjar den Nordiska beräkningsmodellen. Motsvarande modeller används rutinemässigt vid allehanda tillståndsprövningar och får betraktas som vedertagna och



trovärdiga. Resultatet får därmed anses som korrekt och relevant. Den verkliga bullersituationen ska dessutom, enligt villkor 9 i givet tillstånd, kontrolleras genom mätning vid bullerkällorna (närfältsmätning) och beräkningar eller genom mätning vid berörda bostäder (immissionsmätning). Vid detta tillfälle ges ytterligare möjlighet att kontrollera överensstämmelsen med givet bullervillkor tillika riktvärden specificerade i "Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader". Enligt XR:s mening reglerar dock villkor 9 enbart bullerfrågan vad avser transporter vid själva tåkten (verksamheten), varför lastbilstransporterna längs Kvistegårdsvägen inte är villkorsreglerade i MPD:s beslut. Bullerkraven för dessa transporter följer enbart av lag, "bullerförordningen".

En komplettering av sedan tidigare framtagna bullerutredningar har genomförts av Akustikverkstan för fastigheten A vad gäller ekvivalent och maximalt buller från trafik till och från den planerade bergtåkten. Både för ekvivalent och maximal nivå underskrids gällande riktvärden. Den planerade justeringen av Kvistegårdsvägen (som är marginell i det aktuella området) har beaktats vid beräkningen. Markvibrationer har inte beräknats på grund av det mycket stora avståndet till den planerade tåkten.

Om det finns önskemål om ytterligare bullerskydd, får frågan utredas vidare i kommande lantmäteriförrättning.

#### *Hastighetsbegränsning mm*

Det är länsstyrelsen som beslutar om hastighetsbegränsningar på enskilda vägar utanför detaljplanerat område. I den mån XR kan påverka länsstyrelsens beslut kommer XR att framföra önskemål om en hastighetsbegränsning av 50 km/tim på Kvistegårdsvägen.

Arbeten inom tåkten och transportarbete till och från tåkten kommer att bedrivas helgfria vardagar kl. 07.00–18.00. Vid större infrastrukturarbeten kan arbetstiden behöva förlängas helgfria vardagar till kl. 21.00. Detta får dock betraktas som ett undantagsfall.

*Stendammets påverkan på tillväxt i skogen*

Någon dokumentation som styrker uppfattningen att minskad skogsproduktion kan uppträda till följd av stendamm har inte presenterats. Kunskap om detta har inte heller stått att finna hos Skogsstyrelsen.

*Information och samråd*

Att tidigare fastighetsägare, vid en försäljning av fastigheten, underlåtit att informera om den tillståndsprocess som pågått sedan flera år bör vara en sak mellan tidigare och nuvarande fastighetsägare. Det sätt på vilket samrådet har genomförts följer normal hantering avseende annonsering och möjlighet till dialog genom samrådsmöte och tillgång till samrådsunderlag. Någon ytterligare utredning behövs inte; MKB:n är komplett och målet ska avgöras på föreliggande material.

**Länsstyrelsen i Västra Götalands län** har bestritt bifall till yrkandena och vidhållit vad MPD beslutat. Länsstyrelsen har även anslutit sig till XR:s tolkning av villkor 9 vad gäller transporter.

Mark- och miljödomstolen har den 7 mars 2017 haft sammanträde och syn i målet.

**DOMSKÄL**Är utredningen i målet tillräcklig?

Lika med MPD finner mark- och miljödomstolen, nedan MMD, att lokaliseringen av själva tälkten med avseende på buller mm är acceptabel med de föreskrivna skyddsåtgärderna.

Vad gäller frågan om transportväg till och från tälkten har flera sakägare efterfrågat ytterligare utredningar medan XR uttalat att all utredning som behövs finns. Beträffande denna fråga, d v s huruvida utredningen är tillfyllest för sakprövning även vad beträffande transportfrågan, gör MMD följande bedömning.

Först ska konstateras att lastbilstransporterna till och från täkten utgör ett sådant följdföretag (16 kap. 7 § MB) som har ett omedelbart samband med den tillståndsprovade täktverksamheten; se MPD:s beskrivning av praxis, bilaga 1 sid 26 sista stycket t o m sid 27 första stycket. Utifrån rådande praxis ska därför transporterna till och från täkten längs Kvistegårdsvägen prövas som en del av täktverksamheten och alltså inkluderas i täktens verksamhetsområde.

XR har i ansökan presenterat fem olika vägalternativ för transporterna till och från täkten, men utredningen (främst Lidköpings kommuns inställning i vägvalsfrågan och Trafikverkets yttrande i målet) har medfört att MPD – till skillnad från vid prövningen år 2014 – i skälen till det överklagade beslutet direkt synes ha utgått från och prövat alternativ E (Kvistegårdsvägen). Emellertid får handläggningen vid MPD anses utvisa att MPD, under intryck av länsstyrelsens yttrande som en del av sakprövningen, faktiskt sakprövat även vägalternativ A – D och förkastat dessa alternativ innan valet fallit på alternativ E. MMD delar denna slutsats, varför utredningen vad avser vägalternativ i målet är tillräcklig. Även MMD stannar för att alternativ E är det alternativ till transportväg som ska prövas i målet. Inte heller det förhållandet att några trafikmätningar inte företagits på Kvistegårdsvägen medför att utredningen behöver kompletteras. Vägen brukas idag i princip endast av de fåtaliga boende längs vägen. Trafiken är idag alltså i det närmaste obefintlig, varför trafikmätning blir meningsfull först vid en tänkt täkt drift. Enligt ansökan blir då, vid maximal drift, trafikökningen 80 fordon rörelser per dag eller en lastbil med släp var åttonde minut. Denna trafikintensitet och dess bullerpåverkan på främst boningshuset på B ligger givetvis bakom MPD:s skrivning, bilaga 1 sid 27 sista stycket, rörande de åtgärder som krävs vid nämnda boningshus för att bullervärdena enligt villkor 9 i bilaga 1 – vilka givetvis gäller även för lastbils- transporterna längs Kvistegårdsvägen eftersom dessa transporter, se ovan, utgör en del i täktverksamheten – ska kunna innehållas vid boningshuset på B.

Genom MKB:n och vad parterna anfört till utveckling av sin respektive talan är alltså utredningen i målet tillräcklig.

Är skyddskraven enligt 2 kap 3 § MB uppfyllda?

Huvudfrågan i målet är då om lastbilstransporterna längs den möjliga täktvägen, Kvistegårdsvägen, uppfyller de skyddskrav som uppställs i 2 kap. 3 § MB; transporterna får därvid inte utgöra oacceptabla störningar för de boende längs Kvistegårdsvägen. Vid prövningen av bolagets intresse av ett täkttillstånd (och de allmänna intressen som må ligga däri) enligt MPD:s beslut och de boendes intresse av att inte drabbas av alltför svåra störningar i form av buller från transporterna längs Kvistegårdsvägen och övriga olägenheter, föranledda av de omständigheter som följer av verksamheten (jfr villkor 2-3 i bilaga 1), gör sig en rad omständigheter gällande.

Fråga är om nyetablering av täkt, vilket medför att skyddsåtgärderna (försiktighetsmått syftande till att bl a förebygga skada eller olägenhet för människors hälsa och miljö) enligt 2 kap. 3 § MB gör sig särskilt starkt gällande och inbegriper även val av och färdigställande av transportväg till själva tåkten. Transporternas omfattning är därvid, vid full produktion, synnerligen betydande med 80 fordonsrörelser per dag; en lastbil med släp var åttonde minut ca 220 dagar per år under minst 30 år och detta på en väg som idag är enskild och i princip endast trafikerad av de boende längs vägen. Påverkan blir betydande främst för B (T W) inte endast vad avser buller mm från transporterna utan även i form av omgivningspåverkan med siktskymmande (och enligt T W för- fulande) bullerplank. Även för övriga fastigheter längs vägen blir påverkan från transporterna betydande. Mark måste t ex tvångsinlösas (om detta blir möjligt vid en anläggningsförrättning; av MKB:n sid 12 framgår att ca 1 ha jordbruksmark behöver tas i anspråk) från B och främst från Z (BM L N) för att Kvistegårdsvägen dels ska kunna breddas i sin nuvarande sträckning, dels ska kunna ledas ut i en kurva över Z för att erforderliga bullervärden ska kunna innehållas vid bostadshuset på B. Att nämnda värde kan innehållas genom detta ingrepp på Z utgör dessutom endast ett löst antagande (se bilaga 1, sid 27 sista stycket). Vidare bedöms villkor nummer 2 om vägens dragning lämna ett stort utrymme för osäkerhet för de boende i det att sträckningen otydliggjorts genom att ”i huvudsak” infogats även i

villkor nummer 2 och inte endast i det allmänna villkoret nummer 1. Härtill kommer alla ytterligare frågor enligt villkor nummer 3 som även de överlämnats till Lantmäteriet. Det förhållandet att MPD överlämnat så många för täktillståndets förverkligande nödvändiga frågor att (måhända) lösas av Lantmäteriet medför även att det överklagade beslutet ger alltför stort utrymme för olika tolkningar av föreskrivna tillståndsvillkor, vilket i sin tur ytterligt försvårar eller t o m omöjliggör dess uppföljning för tillsynsmyndigheten.

Sammantaget finner alltså MMD att de boende utmed Kvistegårdsvägen genom lastbilstransporterna till och från tåkten längs Kvistegårdsvägen skulle drabbas av oacceptabla störningar och ingrepp; buller från transporterna för samtliga klaganden, erforderliga tvångsinlösningar av mark för att innehålla bullerkrav vid bostäder, störande omgivningspåverkan för B genom siktskymmande bullerplank som även det synes bedömt nödvändigt för att klara bullerkraven vid bostaden, ökade trafikrisker för barn i deras hemmiljöer mm. Tåktansökan uppfyller därmed inte hänsynsregeln i 2 kap. 3 § MB – innefattande att den sökta täkt- verksamheten även är fellokaliserad jämlikt 2 kap. 6 § 1 st MB vad avser transport- delen av verksamheten – och kan därför inte bifallas. MPD:s beslut ska alltså upphävas och tåktansökan lämnas utan bifall.

Härutöver vill MMD, oaktat det inte behövs för avgörande av målet, som ytterligare avslagsgrund anföra följande utifrån den utgångspunkten att även en tillståndsdom rörande miljöfarlig verksamhet – låt vara att sådan råddighet över erforderliga markområden som gäller vid t ex vattenverksamhet inte erfordras – måste ha någon självständig rättskraft.

För att klara att uppfylla villkor nummer 2 i bilaga 1 måste XR, vid den inledda lantmäteriförrättningen, klara motsvarande olägenhetsprövning inom ramen för 8 § anläggningslagen (1973:1149), nedan AL, som enligt 2 kap. 3 § och 6 § 1 st MB enligt ovan för att få till stånd erforderlig gemensamhetsanläggning för vägändamål. En genomförd sådan förrättning, som alltså varit en förutsättning för att MPD:s täktillstånd skulle kunnat användas, hade förutsatt tvångsinlösen av mark och

reglering av intrångsersättning, bestämmande av vägens exakta dragning på flera fastigheter vars ägare med rätta ifrågasätter nyttan för dem av intrånget, bestämmande av påverkan, skador och regleringar beträffande dräneringar rörande dikningsföretag på främst Z som en följd av omläggning och breddning av vägen, bildande av ny vägsamfällighet med andelar och skyldigheter mm. Det är tveksamt om XR mot bakgrund härav skulle ha haft faktisk och rättslig möjlighet (jfr HD:s skäl sid 436 mot mitten i NJA 2004 s 421) att uppfylla villkor nummer 3 i bilaga 1. Ett täktillstånd kan inte rimligen meddelas utan att det föreligger sådan faktisk och rättslig möjlighet för tillståndshavaren att uppfylla ett fundamentalt tillståndsvillkor för verksamheten, nämligen det om transportvägen till och från själva täkten; en brist i möjlig uppfyllelse som - om överklagandena hade avslagits och täktillståndet därmed fastställts – skulle ha medfört att MMD:s dom hade saknat nödvändig självständig rättskraft. Ansökan ska alltså lämnas utan bifall även på denna grund.

Ett täktillstånd, sådant som det nu upphävda, skulle möjligen endast kunna ha viss önskad bevisverkan vid lantmäteriförrättningen om lantmätaren genom täktillståndet felaktigt bibringades den uppfattningen att olägenhetsprövningen redan var utförd och att nyttan med täkten skulle anses väga tyngre än olägenheterna för de boende.

**HUR MAN ÖVERKLAGAR**, se bilaga 2 (DV 427)

Överklagande senast den 21 april 2017 .

Ulf Klerfalk

Jolanta Green

---

I domstolens avgörande har deltagit chefsrådmannen Ulf Klerfalk, ordförande, och tekniska rådet Jolanta Green samt de särskilda ledamöterna Dan Löfving och Caj Rooslund. Föredragande har varit beredningsjuristen Charlotte Stenberg-Magnusson.