



SVEA HOVRÄTT
Mark- och miljööverdomstolen
060106

DOM
2025-04-15
Stockholm

Mål nr
M 13394-23

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Umeå tingsrätts, mark- och miljödomstolen, deldom 2023-10-06 i mål nr M 3065-18, se bilaga A

PARTER

Klagande

SCA Obbola AB, 556147-1003
Linjevägen 33
913 80 Obbola

Ombud: Advokat Mikael Hägglöf
Fröberg & Lundholm Advokatbyrå AB
Olof Palmes gata 23
111 22 Stockholm

Motpart

1. Länsstyrelsen i Västerbottens län
901 86 Umeå

2. Umeå kommun
901 84 Umeå

3. Anders Forsberg
Villagatan 22
913 32 Holmsund

SAKEN

Fastställande av slutliga villkor avseende tillkommande buller från transporter vid SCA Obbola AB:s pappersbruk i Obbola, Umeå kommun

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSLUT

Mark- och miljööverdomstolen upphäver mark- och miljödomstolens dom och förordnar följande:

Dok.Id 2176514

Postadress
Box 2290
103 17 Stockholm

Besöksadress
Birger Jarls Torg 16

Telefon
08-561 670 00
08-561 675 50

E-post: svea.avd6@dom.se
www.svea.se

Telefax

Expeditionstid
måndag – fredag
08:00–16:30

Mark- och miljööverdomstolen avslutar den i Umeå tingsrätts, mark- och miljödomstolen, deldom den 19 augusti 2019 i mål nr M 3065-18 uppskjutna frågan om slutliga villkor avseende transporter till och från Umeå hamn.

YRKANDEN M.M. VID MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

SCA Obbola AB (bolaget) har yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska ändra mark- och miljödomstolens dom på så sätt att villkor 4.2 avseende lastbilstransporter ska upphävas och att Mark- och miljööverdomstolen förklarar att något ytterligare villkor med anledning av prövotidsredovisningen (U5) inte behövs.

Länsstyrelsen i Västerbottens län har medgett bifall till bolagets yrkande.

Umeå kommun har inställningsvis anført att buller bör begränsas för att minimera störningar för omgivningen, att majoriteten av transporterna bör ske dagtid och begränsas under kvälls- och nattetid. I övrigt delar kommunen mark- och miljödomstolens bedömning i frågan.

Anders Forsberg har motsatt sig ändring av mark- och miljödomstolens dom.

UTVECKLING AV TALAN VID MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Bolaget har i huvudsak anført följande. Prövotidsredovisningen visar att ingen otillåten bullerpåverkan uppkommer från de transporter som den tillståndsgivna verksamheten ger upphov till och att det därför saknas skäl för att föreskriva något villkor. Beräknade bullernivåer understiger de nivåer som enligt Trafikverket gäller för en god eller godtagbar nivå. Något åtgärdsbehov för sträckan till följd av bolagets verksamhet föreligger inte.

Villkorets utformning, med en begränsning av antalet transporter, är inte rimlig eftersom det gör det omöjligt för bolaget att exempelvis ställa om till elektrifierade transporter och att bedriva verksamheten på ett affärsmässigt sätt. Villkoret kan vidare omöjliggöra ett fullt utnyttjande av produktionstillståndet.

Bolaget deltar aktivt i forskningsprojekt som syftar till att elektrifiera lastbils-transporter inom industrin. Bolaget kan dock för närvarande inte göra några åtaganden i fråga om lastbilsflottans framtida sammansättning. Eldrivna transporter har en lägre

lastkapacitet än de lastbilar som används idag. Det är inte i första hand tillgång till fordon som begränsar lastvikten utan vägens bärighet. Vägen mellan Obbola och Holmsund har bärighetsklass 4, vilken tillåter fordon med högst 74 tons bruttovikt. En elektrisk lastbil av samma storlek som de dieslbilar som i dag används är 2-3 ton tyngre än dieslbilarna. Det innebär att det inte är tekniskt möjligt att erhålla samma lastkapacitet i en elektrisk lastbil som i en dieseldriven lastbil.

Bolaget strävar alltid efter att optimera transporter mellan fabriken i Obbola och Umeå hamn i Holmsund. En sådan optimering innebär att lastbilarna i princip aldrig går tomma. I praktiken kommer det dock aldrig vara möjligt att optimera transportarbetet fullständigt. Det antal dygnstransporter som har redovisats i trafikbullerutredningen utgör ett medelvärde av det totala antalet transporter på ett år. Antalet transporter per dygn varierar dock i praktiken, beroende på produktionsstopp och produktionstoppar.

Bolaget har tidigare utrett möjligheten att begränsa antalet transporter nattetid. Utredningen visade att en sådan lösning skulle kräva en mycket omfattande terminalbyggnad för färdiga produkter och en väsentligt större mottagningsplats för returfiber inom bolagets verksamhetsområde. Det finns inte plats för vare sig terminal eller utökad mottagning av returfiber inom verksamhetsområdet eller i dess närhet. Det innebär att transportbehovet inte kan påverkas på annat sätt än genom att begränsa produktionen.

Länsstyrelsen har i huvudsak anfört följande. Prövotidsredovisningen visar att tillskottet av vägtrafikbuller från den utökade tillståndsgivna verksamheten ensamt inte överskrider Trafikverkets riktlinjer för en god eller godtagbar miljö. Bolagets tunga transporter är inte heller dominerande på den aktuella vägsträckan. Utifrån det anser länsstyrelsen liksom tidigare att det inte behövs några särskilda villkor för trafikbuller riktade mot bolaget. Länsstyrelsen delar bolagets synpunkt att ett villkor som begränsar trafiken till antalet in- och uttransporter kan försvåra bolagets möjlighet att producera i enlighet med tillståndet samt en eventuell övergång till elfordon, vilket annars skulle kunna bli en förbättring av vägtrafikbullret.

Anders Forsberg har i huvudsak anfört följande. Villkoret medger en möjlig transportvolym av 947 540 ton vilket överstiger tillståndsgiven produktionsmängd. Fordonstillverkarna erbjuder redan idag elfordon med en kapacitet upp till 80 ton. Bolagets volymer kommer att fortsätta utgöra en betydande del av Umeå hamns framtida verksamhet. Hamnen är direkt anpassad till bolagets behov och bolaget äger stora delar av hamnen och terminalbyggnaderna. Villkoren enligt mark- och miljödomstolens dom öppnar och lyfter på ett ansvarsfullt sätt såväl bolagets framtida affärsmässiga som hållbara utrymme och möjligheter.

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL

Inledningsvis konstaterar Mark- och miljööverdomstolen likt vad mark- och miljödomstolen funnit att transporterna till och från Umeå hamn har ett omedelbart samband med bolagets verksamhet och utgör en följdverksamhet enligt 16 kap. 7 § miljöbalken. Vidare instämmer domstolen i mark- och miljödomstolens slutsats att den berörda sträckan är hårt belastad av tung trafik vilket kan leda till bullerstörningar särskilt nattetid. Den tillkommande produktionen ger också i sig enligt bullerutredningen upphov till ökade störningar vad avser antalet maximala ljudtoppar.

Det faktum att följdverksamheten inte ger upphov till sådana bullernivåer som överstiger Trafikverkets åtgärdsnivåer längs befintlig infrastruktur förtar inte skyldigheten för verksamhetsutövaren att vidta de åtgärder som krävs för att uppnå en god bullermiljö. Bolagets transporter på den aktuella sträckan innebär i och för sig en påtaglig omgivningspåverkan, särskilt vad avser återkommande maximala bullernivåer vid bostäder, vilket kan motivera krav på bullerminskande åtgärder (jmf. Mark- och miljööverdomstolens dom 2018-08-24 i mål nr M 4908-17).

Bolagets tillskott till det totala vägtrafikbullret är dock begränsat, även med utvidgningen av verksamheten. Ökningen av antalet transportrörelser är en direkt följd av att bolaget givits tillstånd till ökad produktionsmängd. Ett sådant villkor som föreskrivits genom mark- och miljödomstolens dom riskerar att försvåra bolagets möjlighet att producera i enlighet med tillståndet. Det framstår inte heller som lämpligt

att föreskriva ett villkor för antal transportrörelser per dygn utifrån beräknad årsdygnstrafik. Vad bolaget har anfört om att villkoret försvårar en omställning till elektrifierade transporter utgör också ett beaktansvärt skäl för att inte begränsa antalet transportrörelser genom villkor. Villkoret framstår sammantaget inte som vare sig skäligt eller lämpligt utformat och ska därför upphävas. Den uppskjutna frågan om slutliga villkor för transporter till och från Umeå hamn ska avslutas utan att ytterligare villkor föreskrivs. Mark- och miljödomstolens dom ska därför ändras i enlighet med detta.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga B

Överklagande senast den 2025-05-13

I avgörandet har deltagit hovrättsråden Liselotte Rågmark, Mikael Hagelroth, referent, och Caroline Hedvall Klostermark samt tekniska rådet Kerstin Gustafsson.

Föredragande har varit Niclas Arvidsson.



UMEÅ TINGSRÄTT
Mark- och miljödomstolen

DOM (DELDOM)
2023-10-06
meddelad i
Umeå

Mål nr M 3065-18

PARTER

Sökande

SCA Obbola AB, 556147-1003
Linjevägen 33
913 80 Obbola

Ombud: Jur.kand. Robin Håkansson
Fröberg & Lundholm Advokatbyrå AB
Kungsgatan 44
111 35 Stockholm

Ombud: Advokat Mikael Hägglöf
Fröberg & Lundholm Advokatbyrå AB
Kungsgatan 44
111 35 Stockholm

SAKEN

Tillstånd enligt 9 kap. 6 § miljöbalken till fortsatt och utökad produktion vid SCA Obbola AB:s pappersbruk i Obbola, Umeå kommun, nu fråga om prövning av den uppskjutna frågan om tillkommande buller från transporter (U5).

DOMSLUT

Mark- och miljödomstolen avslutar provotidsförfarandet när det gäller den i deldomen den 19 augusti 2019 uppskjutna frågan om tillkommande buller av bolagets transporter till och från bolagets anläggning i Obbola längs väg E 12 / Holmsundsvägen till Umeå Hamn, Holmsund och föreskriver i den delen följande slutliga villkor.

Dok.Id 448642

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 138 901 04 Umeå	Nygatan 45	090-17 21 00 E-post: mmd.umea@dom.se www.domstol.se, Info om vår personuppgiftsbehandling: www.umeatingsratt.domstol.se eller kontakta oss		måndag – fredag 08:00–16:00

Villkor

4.2. Det totala antalet lastbilstransporter mellan Umeå hamn, Holmsund och industriområdet får uppgå till högst 59 in- respektive uttransporter per dygn, sammantaget 118 fordonsrörelser per dygn, varav maximalt 20 in- respektive uttransporter får ske nattetid (kl. 22.00-06.00).

BAKGRUND

Mark- och miljödomstolen vid Umeå tingsrätt lämnade genom deldom den 19 augusti 2019 SCA Obbola AB (nedan SCA) tillstånd till fortsatt och utökad verksamhet vid bolagets anläggning i Obbola, Umeå kommun. I deldomen fastställdes vissa slutliga villkor för tillståndet, men domstolen bedömde att vissa frågor behövde utredas vidare och beslutade skjuta upp dessa frågor. Domstolen förelade SCA att utreda det tillkommande bullret av bolagets transporter till och från bolagets anläggning i Obbola längs väg E 12 / Holmsundsvägen till Umeå Hamn, Holmsund, samt behovet av och möjligheterna att minska detta buller samt att senast tre år efter att tillståndet tagits i anspråk redovisa denna utredning till domstolen.

Redovisning gavs in till domstolen den 1 februari 2023. Redovisningen har kungjorts och sänts till Havs- och Vattenmyndigheten, Naturvårdsverket, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Länsstyrelsen i Västerbottens län, Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Umeå kommun och Trafikverket. Domstolen har inhämtat yttrande från Trafikverket.

TIDIGARE BESLUT

Mark- och miljööverdomstolen ändrade i dom den 18 mars 2021 Mark- och miljödomstolens deldom genom att, ge villkor 5.1 följande lydelse. ”Åtgärder ska i skäligen utsträckning vidtas för att effektivisera energianvändningen. Bolaget ska årligen tillsammans med miljörapporten ge in en energihushållningsplan till tillsynsmyndigheten. I planen ska redovisas planerade energihushållningsåtgärder och arbete med bränsleval och elgenerering samt resultatet av genomförda åtgärder. Bolaget ska även redovisa vilka åtgärder som är tekniskt möjliga att genomföra, åtgärdernas effekter och kostnader, vilka åtgärder bolaget avser att vidta och motivering till varför övriga redovisade åtgärder inte är rimliga.”

Mark- och miljööverdomstolen lade också, under rubriken ”Bemyndiganden”, till en ny punkt, f, vari tillsynsmyndigheten bemyndigades att meddela villkor och försiktighetsåtgärder också avseende skäligen villkor om vilka åtgärder, framtagna

inom ramen för energihushållningsplanen enligt villkor 5.1 som ska genomföras och inom vilken tid.

Mark- och miljödomstolen har i deldom den 17 januari 2023 avslutat prövotidsförfarandet när det gäller de i deldomen den 19 augusti 2019 uppskjutna frågorna om slutliga villkor avseende utsläpp till vatten i den del som avser obehandlat avlopp inklusive dagvatten (U 3) och kemikaliehantering avseende cisterner och invallning (U 4) samt som ytterligare slutligt villkor föreskrivit att bolaget ska utarbeta och vidmakthålla rutiner för förvaring av flytande kemiska produkter och farligt avfall. (6.2).

ANSÖKAN

SCA har vid redovisning av den utredning som företagits yrkat att domstolen ska avsluta prövotiden utan att föreskriva ytterligare villkor.

BOLAGETS REDOVISNING

Som underlag för utredningen har bolagets transportutredning, bilaga B 10:1 till ansökan, daterad 2018-10-30, använts. Redovisade bullerutbredningskartor och fasadberäkningar baseras på beräkningar som har genomförts enligt vedertagna standarder där en angiven beräkningsmodell har använts i ett kvalificerat beräkningsprogram, se närmare detaljer i avsnitt 4, bilaga 1 till utredningen. Bullerutbredningskartor och fasadberäkningar redovisas i slutet av bilaga 1, se underbilagorna A01-A17. Buller har beräknats utifrån att samtlig trafik håller tillåten hastighet längs aktuell sträcka. Beräknade ljudnivåer längs Europaväg 12 och Holmsundsvägen har bedömts mot Trafikverkets bedömningsgrunder för åtgärdsnivåer längs befintlig infrastruktur.

Med den tidigare tillståndsgivna verksamheten uppgick det totala antalet transporter (där en transport utgörs av två passager) med tunga fordon längs den aktuella sträckan till cirka 286, varav bolagets bidrag var 34 transporter, alltså 12 procent. Av det totala antalet transporter uppskattades totalt 191 ske dag- och kvällstid (kl.

06-22) och 95 transporter nattetid (kl. 22-06). Bolagets transporter fördelade sig med 23 (ca 12 procent) under dag och kväll samt 11 nattetid (ca 12 procent).

I det numera tillståndsgivna alternativet bedöms det totala antalet transporter per dygn längs sträckan under 2025 beräknas uppgå till 347, varav 232 under dag- och kvällstid och 116 nattetid. SCAs transporter bedöms uppgå till 59 per dygn (ca 17 procent), varav 39 dag- och kvällstid samt 20 nattetid (ca 17 procent).

De ekvivalenta och maximala ljudnivåerna bedöms ha ökat vid närmaste fasad längs E 12 från 40-41 dB(A) respektive 60 och 61 dB(A) till 41-42 dB(A) respektive 64-65 dB(A), samt längs Sågverksgatan i Holmsund från 45-50 dB(A) respektive mellan 60 och 75 dB(A) till 45-52 dB(A) respektive mellan 60 och 75 dB(A). De ekvivalenta ljudnivåerna bedöms sammanfattningsvis öka med som mest ca 1-2 dB(A) vid fasaden längs Sågverksgatan i Holmsund och Europaväg 12. De maximala ljudnivåerna vid fasad i det numera tillståndsgivna alternativet är i princip desamma som i det tidigare nollalternativet längs hela sträckan.

För beräkning av ljudnivåer inomhus måste en besiktning göras på fastigheterna. En sådan besiktning har inte ansetts motiverad med hänsyn till den totala ljudbilden från trafiken längs aktuell sträcka och än mindre om man endast beaktat de transporter som är hänförliga till den tillståndsgivna verksamheten. Beräknade bullernivåer längs sträckan medför inte något åtgärdsbehov enligt Trafikverkets riktvärden.

De åtgärder ansvarig vägghållare (Trafikverket respektive Umeå kommun) skulle kunna vidta för att minska bullernivån, om detta ändå skulle anses nödvändigt, är enligt inhämtad utredning främst sänkning av hastighetsgräns, byte av vägbeläggning till tyst asfalt och uppförande av bullerskärmar. SCA är inte ansvarig vägghållare och saknar rådighet för att vidta sådana åtgärder. SCA råder över hur transporterna genomförs och kan inte påverka bullernivån på annat sätt än genom utbildning av och information till personal som körsätt som kan påverka bullerspridningen. SCA bidrar även aktivt i forskningsprojekt kring den kommande

elektrifieringen av lastbilstransporterna i samhället och kan, vid positivt utfall därvidlag, komma att använda tystare fordon i framtiden.

Samråd har skett med närboende, Umeå kommun och Trafikverket. En fråga som tagits upp är om det är möjligt att öka antalet transporter som sker dagtid för att kunna minska nattliga transporter samt om fyllnadsgraden kan optimeras för att minska antalet transporter. Som SCA tidigare anført är möjligheten att utföra transporter dygnet runt en förutsättning för att kunna använda sig av tillståndet till utökad produktion. Verksamhetens transporter är redan optimerade. Om tiden för transporter skulle begränsas skulle SCA behöva bygga en terminal för färdiga produkter och utöka mottagningsplatsen för returfiber. Utrymme för sådana anläggningar saknas inom SCAs verksamhetsområde. En annan fråga som lyfts är behovet av en bullerutredning som innefattar och sammanställer buller från vägtrafiken och samtliga större verksamheter i Obbola och Holmsund. SCA har i den delen anført att prövningen avser SCAs verksamhet och att utredningskravet enbart avser denna.

Sammanfattningsvis har SCA genomfört utredning U5. Utredningen visar att den tillståndsgivna verksamhetens transporters bullerbidrag längs vägsträckan är mycket begränsat. De beräknade ljudnivåerna för ekvivalent och maximal nivå vid fasad bedöms i princip vara desamma som i det tidigare nollalternativet. Den huvudsakliga skillnaden är att de tillfällen då maximala ljudnivåer ökar på grund av att antalet passager ökar. Beräknade bullernivåer understiger med marginal de nivåer som enligt Trafikverket är en god eller godtagbar miljö. Något åtgärdsbehov föreligger således inte enligt Trafikverkets riktvärden för buller och vibrationer från väg- och spårtrafik.

INKOMNA YTTRANDE

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Havs- och vattenmyndigheten, Naturvårdsverket och Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Umeå kommun har meddelat att de avstår från att yttra sig.

Länsstyrelsen i Västerbottens län (länsstyrelsen) har yttrat sig och anfört att prövotidsutredningen kan avslutas utan att ytterligare villkor föreskrivs. Som grund för sin inställning har länsstyrelsen anfört att utredningen visar att SCAs utredning visar att den utökade tillståndsgivna verksamheten ensamt inte överskrider Trafikverkets riktlinjer för en god eller godtagbar miljö. Länsstyrelsens bedömning är att bolaget genomfört de utredningar som krävdes.

Trafikverket har yttrat sig och förklarat att de arbetar successivt med åtgärdsprogrammet för bostäder och skolor i befintlig miljö. De har inte för avsikt att sänka hastighetsgränsen eller byta vägbeläggning. Det har också konstaterat att SCA bemött Trafikverkets förslag om att transporter borde utföras dagtid.

Umeå kommun har genom planeringsutskottet yttrat sig och anfört att kommen ”tar höjd för de ökade transporter som följer av SCAs och hamnens expansion i planeringen av tätorterna Holmsund och Obbola” men i övrigt inte har några synpunkter i ärendet.

Anders Forsberg och **Agnes Lundgren** har yttrat sig och förklarat att de är motparter. Anders Forsberg har också anmält sig som ombud för andra personer och ifrågasatt varför de inte är upptagna som motparter och inte beretts tillfälle att yttra sig. Sedan de beretts tillfälle att yttra sig har de anfört att SCAs redovisning innehåller sakfel och att såväl bolagets som domstolens handläggning brustit, varför de ansöker om prövningstillstånd i mark- och miljööverdomstolen.

Linda Lindgren och **Mats Nygren** har yttrat sig och anfört i huvudsak följande. Både Länsstyrelsen och Mark- och miljödomstolen har tidigare konstaterat att det finns en konstaterad bullerstörning på deras fastighet. En långtidsmätning som utfördes i december 2020 visade immissionsnivåer på ekvivalent 50-60 dBA dygnet runt och ibland upp till 70 dBA ekvivalent. Bullret kommer främst från SCA Obbola, Umeå Hamn och E12. Även mycket små ökningar med 1-3 dBA innebär i praktiken mer än en fördubbling av ljudnivån. Eftersom bullernivån redan idag

ligger över riktvärdena innebär varje ökning av bullernivån en uppenbar risk för allvarlig negativ hälsopåverkan.

Den utredning SCA presenterat innehåller varken tillförlitliga siffror eller korrekta bedömningar. Den är inte baserad på adekvata uppgifter.

Vid prövningen ska samtliga bullerkällor i påverkansområdet tas i beaktande även om det nu är fråga om prövning av en uppskjuten fråga. Buller har en kumulativ effekt och mäts i en logaritmisk skala. Även mindre bullerökningar ger därför en påtaglig påverkan på effekten av bullerstörningen.

SCA och Umeå hamn är så beroende av varandra att man vid tillståndsprövningen av SCAs verksamhet måste ta hänsyn till den verksamhet vid hamnen som kan antas bli behövlig för att den ansökta verksamheten ska kunna utnyttjas på ett ändamålsenligt sätt. Även transportererna mellan SCAs område och hamnen är en del av verksamheten.

Nattetid utgör transportererna mellan SCA och hamnen upp till en tredjedel av den tunga trafiken. Även den verksamhet SCA bedriver på Märkpojken 6 måste tas i beaktande för att avgöra bullernivåer och bullerstörningar från verksamheten.

Bullerstörningarna från E12, SCAs verksamhet i Umeå hamn och fabriken i Obbola ska bedömas som industribuller.

Vid tillåtighetsbedömningen måste man dessutom beakta inte bara buller från SCAs verksamhet, utan även övriga bullerkällor i påverkansområdet. Det är den totala exponeringen av buller för närboende som är relevant och den kumulativa effekten innebär dessutom att det tillkommande bullret får större effekt. SCA har helt utelämnat andra bullerkällor och utredningen visar därför inte effekten av den tillkommande verksamheten. Mark- och miljööverdomstolens praxis när det gäller vindkraftsanläggningar med överlappande påverkansområden, där var och en av

anläggningarna får strängare villkor för buller än om övriga anläggningar inte fanns, borde kunna ge ledning även i detta fall.

Verksamhetsutövaren har en skyldighet att vidta alla rimliga skyddsåtgärder för att hindra eller motverka olägenheter för människors hälsa. Nattperioden är, på grund av sömnens betydelse, särskilt viktig.

Utredningen behöver kompletteras med uppgifter om störningar till följd av lågfrekvent buller från verksamheten, både från källor inom industriområdet och från transporterna. Störningarna ska jämföras med Folkhälsomyndighetens riktvärden för lågfrekvent buller inomhus.

SCA har inte heller bedömt verksamhetens maxnivåer med övriga höga maxnivåer. Det är en brist.

SCA har gjort bedömningen att maxnivåerna vid Linda Lindgrens fastighet redan idag ligger på 60 dBA, vilket är den maxnivå de har tillstånd till enligt villkoren. Detta kommer att överskridas med de tillkommande transporter som planeras i framtiden.

SCA har möjlighet att påverka även verksamheten i hamnen och transporterna mellan anläggningen och hamnen. SCA kan till exempel påverka bullernivåerna genom anpassad hastighet, utreda möjligheter att genomföra transporter sjövägen, byta till tystare däck och eldrivna lastbilar, ställa högre bullerkrav på arbetsmaskiner, krav på eldrift, elanslutning och bullerdämpande lastnings- och lossningsfunktioner på SCAs egna RoRo fartyg, förbud mot lastning/lossning och transporter nattetid, att SCA får bekosta ett byte till tyst asfalt längs aktuell sträcka och uppförande av bullerplank, att SCA ställer krav på underentreprenörer och vidtar eventuella fasadåtgärder på fastigheter inom påverkansområdet. SCA borde kunna bekosta samtliga bullerdämpande åtgärder man har nämnt och det finns sannolikt ytterligare åtgärder som skulle kunna utföras på SCAs bekostnad. Om det

inte är möjligt att påverka bullerpåverkan från transporterna borde SCA åläggas att undersöka möjligheten att minska buller från övriga delar av verksamheten.

SCAs agerande, där man fått ett villkor som innebär krav på utredning för att begränsa buller, och sedan presenterar en utredning enligt vilken man inte kan påverka bullernivåerna, innebär att prövotiden och utredningsvillkoret tappar sitt syfte.

SCA har genmält i huvudsak följande. De villkor för buller inom verksamhetsområdet som slagits fast redan i tillståndsdomen kan inte ändras om inte en formell ansökan om ändring av villkor görs. Detsamma gäller verksamheten i hamnen, liksom SCA Logistics AB:s (som för övrigt inte ägs eller kontrolleras av utan är ett ”systerbolag” till bolaget) verksamhet i form av lagring av returpapper. Dessa båda tillstånd innehåller bullervillkor som reglerar respektive verksamhets bullerpåverkan. Beräkningen av buller från transporterna har skett på vedertaget sätt och visar att ekvivalent- och maxnivåer endast överskrids i de aktuella vägarnas omedelbara närhet. Det finns ingen anledning att försöka mäta lågfrekvent buller från vägtransporter och Trafikverket har inte heller några riktlinjer för sådant. Bolaget använder inte dubbdäck på sina lastbilar och friktionsdäck medför inte högre bullernivåer än sommardäck. Det är bolaget som har ålagts att genomföra en prövotidsutredning och redovisning har skett i rätt tid.

Det är enligt miljöbalken verksamhetsutövaren som har att vidta försiktighetsåtgärder. Verksamhetsutövare för de aktuella vägarna är Trafikverket respektive Umeå kommun.

De framhåller att slutsatsen av prövotidsredovisningen är att beräknade bullernivåer vid tillståndsgiven produktion innebär att Trafikverkets riktvärden kan innehållas utomhus vid fasad samt att marginalen till de riktvärden vid vilka ansvarig väghållare ska utreda och överväga åtgärder är stor. Det föreligger således inget åtgärdsbehov längs de aktuella sträckorna, vilket också bekräftas av Trafikverkets yttrande. Frågan om vem som i egenskap av verksamhetsutövare har rådighet att

vidta eventuella åtgärder saknar därmed praktisk betydelse i förevarande fall. Oaktat detta ska framhållas att SCA utbildar och informerar personal om körsätt som minimerar bullerspridningen.

DOMSKÄL

De frågor som nu är aktuella är inte så komplicerade att huvudförhandling har hållits. Frågan har avgjorts av en juristdomare och ett tekniskt råd.

Mark- och miljödomstolen konstaterar inledningsvis att höga bullernivåer är ett allvarligt problem i samhället och något som kan ha en negativ påverkan på människors hälsa. Den prövning domstolen nu har att göra omfattar dock endast transporterna längs väg E 12 / Holmsundsvägen till Umeå hamn i Holmsund samt behovet av och möjligheterna att minska den del av detta buller som orsakas av ökningen av SCA:s transporter som är en följd av den sedan 2019 tillståndsgivna produktionsökningen. Mark- och miljödomstolen kan alltså inte i detta mål uppställa nya villkor för bolagets verksamhet vid anläggningen i Obbola eller vid Umeå Hamn. Det SCA har haft att utreda är det tillkommande bullret av transporterna.

Mark- och miljödomstolen bedömer att den utredning som SCA har genomfört och redovisat ligger inom ramen för de utredningsföreskrifter domstolen har meddelat. Mark- och miljödomstolen godtar därför den utredning som SCA har lämnat in. Det har inte i målet framförts några invändningar mot den redovisning av trafikorörelser utredningen innehåller och domstolen lägger utredningen till grund för bedömningen.

Mark- och miljödomstolen anser att transporterna till och från Umeå hamn är en sådan följdverksamhet som har omedelbart samband med SCA:s verksamheten och som enligt 16 kap. 7 § miljöbalken kan regleras i villkor (NJA 2004 s 421). Det framgår av den ingivna bullerutredningen och samrådshandlingarna att den berörda vägsträckan är hårt belastad av tung trafik, även nattetid, vilket kan leda till bullerstörningar. Den tillståndsgivna produktionsökningen har lett till en ökad

trafikmängd, dag som natt. Den aktuella vägsträckan ligger inom och mellan tätorterna Obbola och Holmsund. Domstolen bedömer att verksamhetens transporter på den aktuella vägen innebär störningar i form av buller och trafikfara för de boende längs den aktuella vägsträckan. Enligt Mark- och miljödomstolens uppfattning är det därför rimligt att ställa krav på antalet transporter så att riktvärdet för buller inte överskrids. Om den tunga trafiken tillåts öka mer än vad som angetts enligt bolagets utredning innebär detta enligt domstolens bedömning en oacceptabel störning.

SCA:s andel av den totala trafikmängden är emellertid, enligt utredningen, begränsad, vilket innebär att de åtgärder SCA, som inte är väghållare, skulle kunna åläggas att vidta för att minska bullerstörningar också skulle få en begränsad effekt. Utredningen visar även på att bullernivåer understiger rekommenderade värden som Trafikverket anser är en god eller i vissa fall godtagbar miljö för nollalternativet och den tillståndsgivna verksamheten för det i utredningen angivna antalet transporter.

När det gäller åtgärder som kan vidtas av bolaget, så som elektrifiering av fordon, användning av ”tysta” däck och utbildning av förare är detta frågor som lämpligen regleras av SCA och länsstyrelsen inom ramen för kontrollprogrammet. Domstolen erinrar om att SCA har en skyldighet som verksamhetsutövare att använda bästa tillgängliga teknik även vad gäller transporter.

Domstolen konstaterar att ett överklagande av domen inte kan ske innan dom meddelats, varför Anders Forsbergs och Agnes Lundgrens skrivelse inte föranleder ytterligare åtgärder.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga (MMD-01)

Överklagande senast den 27 oktober 2023.

Marit Åkerblom

I domstolens avgörande har deltagit chefsrådmannen Marit Åkerblom, ordförande,
och tekniska rådet Lovisa Lind Eirell



Hur man överklagar

Dom i mark- och miljödomstol som första instans

MMD-01

Vill du att domen ska ändras i någon del kan du överklaga. Här får du veta hur det går till.

Överklaga skriftligt inom 3 veckor

Ditt överklagande ska ha kommit in till domstolen inom 3 veckor från domens datum. Sista datum för överklagande finns på sista sidan i domen.

Överklaga efter att motparten överklagat

Om ena parten har överklagat i rätt tid, har den andra parten också rätt att överklaga även om tiden har gått ut. Det kallas att anslutningsöverklaga.

En part kan anslutningsöverklaga inom en extra vecka från det att överklagandetiden har gått ut. Ett anslutningsöverklagande måste alltså komma in inom 4 veckor från domens datum.

Ett anslutningsöverklagande upphör att gälla om det första överklagandet dras tillbaka eller av något annat skäl inte går vidare.

Så här gör du

1. Skriv mark- och miljödomstolens namn och målnummer.
2. Förklara varför du tycker att domen ska ändras. Tala om vilken ändring du vill ha och varför du tycker att Mark- och miljööverdomstolen ska ta upp ditt överklagande (läs mer om prövningstillstånd längre ner).
3. Tala om vilka bevis du vill hänvisa till. Förklara vad du vill visa med varje bevis. Skicka med skriftliga bevis som inte redan finns i målet.
4. Lämna namn samt aktuella och fullständiga uppgifter om var domstolen kan nå dig: postadresser, e-postadresser och telefonnummer.

Om du har ett ombud, lämna också ombudets kontaktuppgifter.
5. Skriv under överklagandet själv eller låt ditt ombud göra det.
6. Skicka eller lämna in överklagandet till mark- och miljödomstolen. Du hittar adressen i domen.

Vad händer sedan?

Mark- och miljödomstolen kontrollerar att överklagandet kommit in i rätt tid. Har det kommit in för sent avvisar domstolen överklagandet. Det innebär att domen gäller.

Om överklagandet kommit in i tid, skickar mark- och miljödomstolen överklagandet och alla handlingar i målet vidare till Mark- och miljööverdomstolen.

Har du tidigare fått brev genom förenklad delgivning, kan även Mark- och miljööverdomstolen skicka brev på detta sätt.

Prövningstillstånd i Mark- och miljööverdomstolen

När överklagandet kommer in till Mark- och miljööverdomstolen tar domstolen först ställning till om målet ska tas upp till prövning.

Mark- och miljööverdomstolen ger prövningstillstånd i fyra olika fall.

- Domstolen bedömer att det finns anledning att tvivla på att mark- och miljödomstolen dömt rätt.
- Domstolen anser att det inte går att bedöma om mark- och miljödomstolen har dömt rätt utan att ta upp målet.
- Domstolen behöver ta upp målet för att ge andra domstolar vägledning i rättstillämpningen.
- Domstolen bedömer att det finns synnerliga skäl att ta upp målet av någon annan anledning.

Om du *inte* får prövningstillstånd gäller den överklagade domen. Därför är det viktigt att i överklagandet ta med allt du vill föra fram.

Vill du veta mer?

Ta kontakt med mark- och miljödomstolen om du har frågor. Adress och telefonnummer finns på första sidan i domen.

Mer information finns på www.domstol.se.



Hur man överklagar Mark- och miljööverdomstolens avgörande

Den som vill överklaga Mark- och miljööverdomstolens avgörande ska göra det genom att skriva till Högsta domstolen. Överklagandet ska dock skickas eller lämnas till Mark- och miljööverdomstolen.

Senaste tid för att överklaga

Överklagandet ska ha kommit in till Mark- och miljööverdomstolen senast den dag som anges i slutet av Mark- och miljööverdomstolens avgörande.

Beslut om häktning, restriktioner enligt 24 kap. 5 a § rättegångsbalken eller reseförbud får överklagas utan tidsbegränsning.

Om överklagandet har kommit in i rätt tid, skickar Mark- och miljööverdomstolen överklagandet och alla handlingar i målet vidare till Högsta domstolen.

Prövningstillstånd i Högsta domstolen

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

1. det är av vikt för ledning av rätts-tillämpningen att överklagandet prövas av Högsta domstolen eller om
2. det finns synnerliga skäl till sådan prövning, så som att det finns grund för resning, att domvilla förekommit eller att målets utgång i Mark- och miljööverdomstolen uppenbarligen beror på grovt förbiseende eller grovt misstag.

Överklagandets innehåll

Överklagandet ska innehålla uppgifter om

1. klagandens namn, adress, e-postadress och telefonnummer,
2. det avgörande som överklagas (domstolens namn och avdelning samt dag för avgörandet och målnummer),
3. den ändring i avgörandet som klaganden begär,
4. de skäl som klaganden vill ange för att avgörandet ska ändras,
5. de skäl som klaganden vill ange för att prövningstillstånd ska meddelas, samt
6. de bevis som klaganden åberopar och vad som ska bevisas med varje bevis.

Förenklad delgivning

Om målet överklagas kan Högsta domstolen använda förenklad delgivning vid utskick av handlingar i målet, under förutsättning att mottagaren där eller i någon tidigare instans har fått information om sådan delgivning.

Mer information

För information om rättegången i Högsta domstolen, se www.hogstodomstolen.se