



LÄNSSTYRELSEN
UPPSALA LÄN

Miljöprövningsdelegationen

BESLUT

1 (6)

2016-04-18

Dnr: 551-5954-2015

Anl.nr: 1961-63-005

Sökande Stena Recycling AB Hallstahammar

Ombud Carl Hagberg
Stena Metall AB
Box 4088
400 40 GÖTEBORG

Delgivningskvitto

Ansökan om ändring av villkor 16 och 17 i tillståndsbeslut enligt miljöbalken för verksamheten på fastigheten Hallsta 3:6 i Hallstahammars kommun

1 bilaga.

BESLUT

Miljöprövningsdelegationen inom Länsstyrelsen i Uppsala län avslår Stena Recycling AB:s (bolaget), med organisationsnummer 556132-1752, yrkande om ändring av villkor 16.

Miljöprövningsdelegationen bifaller bolagets yrkande om ändring av villkor 17. Villkoret ska ha följande lydelse:

17. Mottagning av tågtransporter ska ske i så stor utsträckning som möjligt under vardagar mellan kl. 07.00 och 17.00.

REDOGÖRELSE FÖR ÄRENDET

Tidigare prövning

Miljödomstolen meddelade tillstånd för verksamheten den 6 november 2008 i deldom mål nr M 3161-07. Domstolen beslutade att vissa frågor skulle utredas ytterligare innan villkor för dessa fastställdes. För transporter till och från verksamheten ålade Miljödomstolen bolaget genom ett prövotidsförordnande att genomföra följande utredning:

- U3. Bolaget skall utreda möjligheterna och kostnaderna för att bygga ett ytterligare stickspår samt utreda i vilken utsträckning detta kan möjliggöra ytterligare överföring av transporter från lastbilar till tåg. Bolaget skall vidare utreda möjligheterna att lägga över transporter till lämpligare transportvägar i närområdet. Utredningen inklusive förslag till ytterligare åtgärder och villkor skall ges in till miljödomstolen senast den 6 november 2010.

Miljödomstolen meddelade även en provisorisk föreskrift, P 3, för tågtransporterna:

- P3. Med nuvarande läge för stickspår ska tågtransporter begränsas till mellan kl. 07.00 - 22.00.

Mark- och miljödomstolen avslutade prövotidsförordnandet i tillståndsdöm som meddelades den 22 februari 2012. Samtidigt upphävde domstolen den provisoriska föreskriften P3. Följande slutliga villkor meddelades för tågtransporterna:

16. Bolaget ska förlänga nuvarande stickspår och komplettera det med ett dubbelspår för lokvändning inne på området enligt bolagets modifierade alternativ 4. Åtgärderna ska vara genomförda före utgången av år 2015.
17. Med nuvarande läge (2012) för stickspår ska tågtransporter till anläggningen begränsas till mellan kl. 07.00 och kl. 22.00. När åtgärderna enligt villkor 16 genomförts gäller istället att bolaget ska eftersträva att mottagning av tågtransporter söderifrån i så stor utsträckning som möjligt sker mellan kl. 07.00 och kl. 22.00.

Ärendets handläggning

Ansökan om ändring av villkor 16 och 17 enligt 24 kap. 8 § miljöbalken kom in till Miljöprövningsdelegationen den 22 oktober 2015.

BOLAGETS ANSÖKAN

Yrkanden

Bolaget yrkar att villkor 16 och 17 ges följande lydelse:

16. Lokvändning skall kunna ske inom bolagets verksamhetsområde och transporterna skall tillsammans med tågoperatören planeras så att rangeringsarbetet på Duvhällarna minimeras.
17. Mottagning av tågtransporter skall ske i så stor utsträckning som möjligt under vardagar mellan kl. 07.00 och 17.00.

Bolagets motivering

Bolaget ansöker enligt 24 kap. 8 § första stycket punkt 2 miljöbalken att villkor 16 och 17 ändras. Bolaget anser att det inte längre är nödvändigt att förlänga stickspåret med 200 meter och installera en ny växel. Syftet med villkoret kan nås på annat sätt, genom åtgärder som redan vidtagits samt genom ytterligare åtgärder som bolaget föreslår. Enligt bolagets bedömning är villkor 16 därför idag väsentligt strängare än nödvändigt. Vidare anser bolaget att förändringen av tågverksamheten är en omständighet som inte kunde förutses när tillståndet meddelades. Ändringen av villkor 17 är enligt bolaget en anpassning till de nya förutsättningarna.

Villkor 16

Bolaget anser att man inte har samma rådighet över järnvägstransporterna som tidigare eftersom Green Cargo numera anlitas för dessa. Rangering kommer att utföras vid Duvhällarna på Trafikverkets del av bangården, vilket beror på att tågseten även kan innehålla vagnar som ska transporteras till andra mottagare. Bolaget menar att man inte har någon möjlighet att förhindra detta. Rangering kommer att ske ute vid Duvhällarna oavsett längden på spåren inne på verksamhetsområdet. Det beror på att Green Cargo:s lok inte klarar av att dra mer än ca tio vagnar.

Bolaget anser att syftet med villkor 16 är att möjliggöra lokvändning inne på verksamhetsområdet, för att minimera antalet tågrörelser vid Duvhällarna från järnvägs-transporterna. Bolaget hänvisar till sidan 50 i Mark- och miljödomstolens dom den 22 februari 2012. Enligt bolaget har antalet lokrörelser vid Duvhällarna redan minskat till ca 5 stycken per tågset. Det är en följd av att tågseten numera endast består av 12-15 vagnar, vilket i sin tur beror på att bolaget ändrat sin logistik och att Green Cargo använder ellok. Dessa är svagare och kan dra färre vagnar jämfört med de diesellok som bolaget använde tidigare. Vid tillståndsprövningen i Mark- och miljödomstolen 2012 framkom att varje tågset bestod av 20-24 vagnar och att varje set genererade 12-15 lokrörelser vid Duvhällarna.

Eftersom färre antal vagnar nu hanteras åt gången kan det bli möjligt att vända loken inom verksamhetsområdet, under förutsättning att de befintliga spåren rustas upp. Bolaget menar att en upprustning även kan komma att sänka antalet lokrörelser vid Duvhällarna ytterligare.

Green Cargo:s ellok har en väsentligt lägre ljudnivå jämfört med de diesellok som bolaget använde tidigare. Dessutom har tidsperioden för tåg som ankommer respektive avgår från anläggningen har förkortats. Enligt bolaget utförs transporterna numera vardagar mellan klockan 07 och 17, utom i undantagsfall. Med anledning av dessa förändringar genomförde bolaget en ljudnivåmätning den 31 mars 2014. Resultatet från mätningen visar, enligt bolaget, att ljudbidraget från tågtransporterna är väsentligt lägre idag än vid tiden för tillståndsprövningen. Marginalen till villkor 10 avseende buller från verksamheten är betryggande för dagtid, även utan en förlängning av rälsen i enlighet med villkor 16.

Bolaget framför vidare att investeringskostnaden för att förlänga stickspåret med 200 meter och installera en ny växel enligt villkor 16 är cirka 2,4 miljoner kronor plus ökade underhållskostnader. En upprustning av befintliga spår skulle endast kräva en mycket begränsad investering som ryms inom befintlig underhållsbudget.

Villkor 17

Tidsperioden när tåg ankommer och avgår från anläggningen har förkortats och sker nu vardagar kl. 7 till 17 utom i undantagsfall. Den yrkade ändringen är enligt bolaget en anpassning till de nya förutsättningarna. Formuleringen innebär att riskerna för störningar minimeras under tider då buller kan uppfattas som särskilt störande.

MILJÖPRÖVNINGSDELEGATIONENS ÖVERVÄGANDEN

Enligt 24 kap. 8 § miljöbalken (MB) får villkor i ett tillståndsbeslut ändras av tillståndsmyndigheten efter ansökan från tillståndshavaren. Villkoret får upphävas eller mildras endast om det är uppenbart att det inte längre behövs eller är strängare än nödvändigt. En ändring kan också göras om det behövs på grund av omständigheter som inte förutsågs när tillståndet gavs. Det är verksamhetsutövaren, dvs. bolaget, som har bevisbördan för att visa att dessa kriterier är uppfyllda och även att den yrkade ändringen uppfyller kraven i 2 kap. MB. Rättspraxis som rör tillämp

ningen av 24 kap. 8 § MB visar att en ansökan om villkorsändring ska behandlas restriktivt, se bl.a. NJA 2010 s.77 och MÖD 2011-09-13 M 8171-10.

I detta ärende prövar Miljöprövningsdelegationen om villkor 16 och 17, som rör tågtransporterna, kan ändras enligt bolagets yrkanden. Buller från verksamheten är inte uppe för prövning, eftersom något yrkande avseende ändring av villkor 10 inte har framställts.

Villkor 16

Miljödomstolen konstaterar i deldom den 6 november 2008 att en utökning av verksamheten kan medföra "oacceptabla problem med buller i omgivningen om inte tillräckliga bullerbegränsande åtgärder vidtas". Domstolen sköt upp fastställandet av villkor för transporter till och från anläggningen. Bolaget ålades att bland annat utreda möjligheterna och kostnaderna för att bygga ytterligare ett stickspår. Bolaget framför bl.a. i sin ansökan att en tänkbar åtgärd i framtiden är "rangering med färre antal vagnar per set (mindre tyngd) med ett mindre lok" (sid 26 i deldomen).

Mark- och miljödomstolen avslutade den 22 februari 2012 provotidsförordnandet. Domstolen godtog bolagets åtagande enligt det så kallade modifierade alternativ 4 för järnvägstransporterna och fastställde det slutliga villkoret 16. I domskälen står på sid 49 att "alternativ 4 innebär att investeringar görs på anläggningen och att trafiken drivs på ett sätt som reducerar bullerpåverkan". Investeringskostnaderna uppskattades till ca 1,6 miljoner kronor. Domstolen skriver vidare på sid 50 att bolaget "avser att under 2012 genomföra en detaljerad utredning för mottagning av tågset helt utan eller med reducerat rangeringsbehov i närheten av Duvhällarna. Som bolaget påpekat krävs ett antal olika åtgärder såsom utrustning byggas om, transportfrågor med andra företag lösas samt nya logistikupplägg tas fram inklusive eventuell lokanskaffning samt förhandlingar om nya tågoperatörs- och spåravtal".

Miljöprövningsdelegationen anser att det är tydligt att domstolens avsikt med villkor 16 är att bullerstörningar från järnvägstransporterna till boende vid Duvhällarna ska begränsas genom att rangeringen flyttas från huvudspåret. Villkoret innebär att denna ska utföras inne på bolagets verksamhetsområde. En förutsättning för detta är att stickspåret förlängs 200 meter med dubbelspår enligt bolagets åtagande i det modifierade alternativ 4. Om stickspåret inte förlängs, utan bara rustas upp, är rundgång av lok endast möjligt att genomföra med korta tågset.

Det lägre antalet lokrörelser per tågset som bolaget redovisar i ansökan beror på att dessa numera består av färre vagnar. Miljöprövningsdelegationen anser att detta inte säger något om störningsbilden vad gäller det totala antalet lokrörelser per dygn som uppstår vid rangering. Färre vagnar per tågset kan medföra att fler tåg anländer till verksamheten. En annan förändring är att bolaget har gått över till ellok. Dessa har en lägre ljudnivå än dieselloken som användes tidigare, vilket är positivt. Att tidsperioden för ankommande och avgående tåg avgränsas till vardagar mellan kl. 7 och kl. 17 är enligt Miljöprövningsdelegationen den åtgärd, som hittills har störst betydelse för att minska störningarna.

Enligt bolagets miljörapport för år 2015 behandlades 188 815 ton metallskrot genom fragmentering, 3 490 ton i ringkvarnen och 55 076 ton vid sax/skrotgård. Detta motsvarar ca 35, 7 respektive 34 procent av de tillståndsgivna mängderna. Även under tidigare år har mängderna metallskrot som behandlats underskridit de tillståndsgivna. När bolaget framöver ökar sin verksamhet och därmed i större omfattning tar tillståndet i anspråk än idag kan störningarna för de boende därför komma att öka i mycket stor omfattning, om rangering fortfarande utförs utanför verksamhetsområdet.

En tillståndsmyndighet kan med stöd av MB ställa krav på transporter som har ett omedelbart samband med en verksamhet, vilket uttrycks genom villkor 16 och 17. Bolaget har alltså ett ansvar för tågtransporter och rangering som utförs utanför verksamhetsområdet. Miljöprövningsdelegationen anser att detta ansvar inte upphör även om en extern tågoperatör anlitas. Bolaget har möjlighet att genom avtal med operatören reglera transporter.

Det är lämpligt att i så stor utsträckning som möjligt överföra transporter från lastbil till tåg. Med tanke på störningarna till de bostäder som ligger i direkt anslutning till huvudspåret är det däremot nödvändigt att ställa höga krav på åtgärder för att reducera buller.

Miljöprövningsdelegationen bedömer att risken för stora problem med bullerstörningar till omgivningen från järnvägstransporterna kvarstår. Bolaget har inte visat att det är uppenbart att villkor 16 är strängare än nödvändigt eller att förändringarna i tågverksamheten är en omständighet som inte kunde förutses när tillståndet meddelades. Några förutsättningar för att ändra villkoret enligt 24 kap. 8 § MB finns därför inte.

Villkor 17

Bolagets yrkande för villkor 17 innebär en skärpning. Störningar till omgivningen från transporter och rangering vardagar mellan kl. 17 och 22 samt under helger kommer till stor del att upphöra. Miljöprövningsdelegationen bifaller bolagets yrkande.

Besök på plats

Bolaget yrkar att Miljöprövningsdelegationen besöker verksamheten. Miljöprövningsdelegationen bedömer att detta inte skulle tillföra något till ärendet. Några förutsättningar att ändra villkor 16 enligt 24 kap. 8 § MB finns inte. Ändringen av villkor 17 innebär en skärpning som medför minskade bullerstörningar till närboende. Miljöprövningsdelegationen har även bedömt att det inte finns något behov av att komplettera eller remittera ärendet.



LÄNSSTYRELSEN
UPPSALA LÄN

Miljöprövningsdelegationen

BESLUT

6 (6)

2016-04-18

Dnr: 551-5954-2015

Hur man överklagar

Detta beslut kan överklagas till Nacka tingsrätt, Mark- och miljödomstolen, se bilaga 1.

Detta beslut har fattats av Miljöprövningsdelegationen inom Länsstyrelsen i Uppsala län. I beslutet har länsassessor Gunnar Ljungqvist, ordförande, och miljöskyddshandläggare Ing-Marie Askaner, miljöskakkunnig, deltagit. Ärendet har beretts av miljöskyddshandläggare Anne Wynne.

Gunnar Ljungqvist

Ing-Marie Askaner

Anne Wynne

BILAGA

1. Hur man överklagar

SÄNDLISTA

Miljö- och hälsoskyddsnämnden i Hallstahammars kommun
Länsstyrelsen i Västmanlands län

Akten

Miljöskydds-enheten (IMA och AW)

Rätts-enheten (GL och AI)

HUR MAN ÖVERKLAGAR HOS MARK- OCH MILJÖDOMSTOLEN

Om Ni är missnöjd med Länsstyrelsens beslut kan ni överklaga detta hos mark- och miljödomstolen, Nacka tingsrätt.

Det gör Ni genom att i ett brev till mark- och miljödomstolen

- tala om vilket beslut Ni överklagar, t ex genom att ange ärendets nummer (diarienummer) och
- redogör för dels varför Ni menar att Länsstyrelsens beslut är felaktigt, dels hur Ni anser att beslutet ska ändras.

Ni undertecknar brevet, förtydligar namnteckningen och uppger Ert personnummer eller organisationsnummer, samt postadress och telefonnummer.

Om Ni har handlingar eller annat som Ni anser stöder Er ståndpunkt, så bör Ni skicka med det.

Ni kan givetvis anlita ombud att sköta överklagandet åt Er.

Brevet ska lämnas/skickas till Länsstyrelsen i Uppsala län och inte till mark- och miljödomstolen.

Länsstyrelsens adress och telefonnummer framgår av sidfoten på första sidan av beslutet.

Länsstyrelsen måste ha fått Ert brev **inom tre veckor** från dagen för delgivningen av beslutet, annars kan Ert överklagande inte tas upp.

Om något är oklart, så ring eller skriv till Länsstyrelsen.

