

Høyesterett - Dom.

- INSTANS:** Høyesterett - Dom.
- DATO:** 1993-05-05
- PUBLISERT:** Rt-1993-528 (204-93)
- STIKKORD:** (Lunner Pukkverkdømmen) Miljørett (forurensning). Tingsrett. Forvaltningsrett.
- SAMMENDRAG:** Et pukkverk ble nektet utslippstillatelse da virksomheten ville medføre trafikkstøy i boligområder i nærheten. Hovedbegrunnelsen for vedtaket var at tungtrafikken til og fra pukkverket ville ha stor trivselsreduserende virkning i boligområder på stedet. Pukkverket forsøkte forgjeves å få kjent vedtaket ugyldig. Etter forurensningsloven av 13. mars 1981 nr. 6, §11 fjerde ledd, er det adgang til å legge hovedvekten på trafikkstøy som nevnt. Slike hensyn har betydning på tvers av forvaltningssektorene, som en del av de mer overordnede miljøhensyn som tilsiktes innarbeidet i beslutningsprosessen, jf. prinsippet nedfelt i Grunnloven §110 b.
- Henvisninger:** lov-1814-05-17-§110b (Grl §110b), lov-1981-03-13-6-§11 (Forurensningslov §11).
- SAKSGANG:** Eidsivating lagmannsrett LE-1991-18 - Høyesterett HR-1993-00068 A, nr 49/1992.
- PARTER:** Lunner Pukkverk AS (advokat Dagfinn Clemetsen). Hjelpointervenienter: 1. Pukk- og Grusleverandørenes Landsforening 2. Bergindustriens Landsforening (advokat Dagfinn Clemetsen) mot Staten v/ Miljøverndepartementet (regjeringsadvokaten v/ advokat Frode Innjord - til prøve).
- FORFATTER:** Lund, Dolva, Aasland, Hellesylt og Røstad.

Henvisninger i teksten: lov-1887-05-27-1-§19 (Nabolov §19), lov-1961-06-16-15-§23b (Nabolov §23b), lov-1976-06-04-63 (Samferdselslov), lov-1976-06-11-79 (Produktkontrolllov), lov-1981-03-13-6-§16 (Forurensningslov §16), lov-1981-03-13-6-§1 (Forurensningslov §1), lov-1981-03-13-6-§2 (Forurensningslov §2), lov-1981-03-13-6-§5 (Forurensningslov §5), lov-1981-03-13-6-§6 (Forurensningslov §6)

Dommer Lund: Saken gjelder gyldigheten av et vedtak av Miljøverndepartementet om avslag på en søknad om utslippstillatelse etter forurensningsloven. Gyldighetsspørsmålet er knyttet til forståelsen av forurensningsloven §11 fjerde ledd, nærmere bestemt om det er adgang til hovedsakelig å begrunne vedtaket i forurensning og andre ulemper forbundet med trafikk til og fra virksomheten.

Lunner Pukkverk AS har i en årrekke drevet pukkverk i Oppenområdet i Lunner kommune. Da denne virksomheten var til ulempe for naboene, ble det i 1980-årene satt i gang arbeid med å finne et nytt sted for pukkverket. Arbeidet ledet frem til en anbefaling fra et kommunalt planutvalg om å flytte pukkverket til Kjørvenåsen i nærheten av Grua, og det ble satt i gang arbeid med en reguleringsplan for området.

I mars 1984 søkte Lunner Pukkverk AS utslippstillatelse for drift av pukkverk i Kjørvenåsen med et årlig uttaksvolum på 500.000 tonn.

Omtrent samtidig oppsto det motstand mot etableringen i Kjørvenåsen, først og fremst begrunnet i at dette ville medføre tungtransport gjennom boligområder på Grua.

Kommunen innhentet en sakkyndig konsekvensanalyse av det planlagte pukkverk samt en utredning av alternative plasseringsmuligheter for verket. Videre lot Statens veivesen utarbeide en hovedplanundersøkelse for omlegging av aktuelle fylkesveier i Grua sentrum.

I juni 1986 anbefalte Lunner kommunestyre utslippstillatelsen. Ved Statens Forurensningstilsyns vedtak av 21 mars 1987 ble Lunner Pukkverk AS gitt tillatelse til utslipp og støyemisjon fra nytt

pukkverk i Kjørvenåsen. Tillatelsen gjaldt for en produksjon inntil 3.000 tonn pukkverksprodukter
Side 529

pr dag og 500.000 tonn pr år. Etter tillatelsen var produksjonen begrenset til 160.000 tonn pr år inntil "den planlagte omkjøringsveien utenom bebyggelsen på Grua er bygget".

Vedtaket ble påklaget av flere lokale lag og foreninger. Statens forurensningstilsyn tok klagen til følge, og utslippstillatelse ble nektet ved omgjøringsvedtak av 19 mai 1988. Etter klage fra Lunner Pukkverk AS stadfestet Miljøverndepartementet forurensningstilsynets avgjørelse ved vedtak av 31 mars 1989. Hovedbegrunnelsen for vedtaket var at tungtrafikken til og fra pukkverket ville ha stor trivselsreduserende virkning i boligområder på Grua.

Kommunen vedtok i august 1987 reguleringsplan som åpnet for pukkverk i Kjørven-området. Vedtaket ble påklaget. Klagen er stillet i bero i påvente av utfallet i denne sak.

Lunner Pukkverk AS anla sak for Oslo byrett med påstand om at Miljøverndepartementets vedtak måtte kjennes ugyldig samt om erstatning for tap som følge av vedtaket. Pukk- og Grusleverandørenes Landsforening hjelpeintervenerte til støtte for bedriften.

Oslo byrett avsa 19 juli 1990 dom med denne domsslutning:

- "1. Miljøverndepartementets vedtak av 31. mars 1989 kjennes ugyldig.
2. Staten v/ Miljøverndepartementet frifinnes fra kravet om erstatning.
3. Partene bærer hver sine omkostninger.
4. Hjelpeintervenienten tilkjennes saksomkostninger med kr 21.000,-. Oppfyllelsesfrist settes til 14 - fjorten - dager fra denne doms forkynnelse."

Staten v/ Miljøverndepartementet påanket byrettens dom til lagmannsretten. Lunner Pukkverk AS erklærte aksessorisk motanke for så vidt gjaldt punkt 2 i domsslutningen. Grua Vel, Gruakollen Grendelag, Grua ungdoms- og idrettslag, Frågått Grendelag, Grua Arbeiderlag samt Lunner Naturvernforening erklærte hjelpeintervensjon til fordel for Staten v/ Miljøverndepartementet, mens Pukk- og Grusleverandørenes landsforening opprettholdt sin hjelpeintervensjon til støtte for Lunner Pukkverk AS.

Eidsivating lagmannsrett avsa 18 oktober 1991 dom med denne domsslutning:

"I hovedanken:

1. Staten v/ Miljøverndepartementet frifinnes.
2. Saksomkostninger tilkjennes ikke verken for byrett eller lagmannsrett.

I motanken:

1. Byrettens dom pkt 2 stadfestes.
2. Saksomkostninger tilkjennes ikke verken for byrett eller lagmannsrett."

Saksforholdet fremgår av de tidligere instansers dommer som også gjengir partenes anførsler.

Lunner Pukkverk AS har påanket lagmannsrettens dom til Høyesterett. Anken gjelder rettsanvendelsen. Pukk- og grusleverandørenes Landsforening samt Bergindustriens Landsforening har erklært hjelpeintervensjon til støtte for den ankende part.

Det er fremlagt skriftlige erklæringer fra representanter for Lunner Pukkverk A/S og hjelpeintervenientene. Fem vitner er avhørt ved bevisopptak. Den ankende part har frafalt sin tidligere anførsel om at Miljøvernpartementets

Side 530

vedtak er basert på uriktige faktiske forutsetninger. For øvrig står saken i samme stilling som for de tidligere instanser.

Jeg gjengir partenes anførsler i den utstrekning de har betydning for Høyesteretts avgjørelse.

Den ankende part, Lunner Pukkverk AS, har med tilslutning av hjelpeintervenientene, Pukk- og Grusleverandørenes Landsforening og Bergindustriens Landsforening, i hovedtrekk anført:

Forurensningsloven §11 fjerde ledd bygger på en sontring mellom forurensningsmessige ulemper ved tiltaket - som utløser konsesjonsplikt etter første ledd - og andre ulemper som tiltaket vil medføre. Avgjørelsen av en søknad om utslippstillatelse må søke sin hovedbegrunnelse i den forurensning som direkte skriver seg fra den konsesjonspliktige virksomhet. Ulemper av annen karakter kan utelukkende trekkes inn som sidehensyn. Etter loven hadde Miljøverndepartementet således ikke adgang til å bruke den trivselsreduserende virkning av trafikken til og fra pukkverket som hovedbegrunnelse for å avslå søknaden. Trivselsreduksjonen var for øvrig i det vesentlige knyttet til opplevelsen av slike trafikkplager som ikke er forurensning i henhold til forurensningsloven §6 - risikoen for ulykker, trafikkenes barrierevirkning m v - og ikke til støyforurensning. På dette punkt er lagmannsrettens dom misvisende. Det er dessuten tale om ulemper flere kilometer fra pukkverket, som ikke går utover hva naboer til offentlig vei ellers må finne seg i. Det fremgår av sammenhengen med forurensningsloven §5 at slike trafikkulempen ikke kan ses som en forurensningsmessig ulempe ved tiltaket og heller ikke gjøres til hovedbegrunnelse for et avslag på en utslippssøknad.

Forurensning fra vei - så lenge forskriftshjemlen i §5 første ledd ikke er benyttet - og fra det enkelte kjøretøy, omfattes ikke av loven, men forutsettes regulert av andre myndigheter i henhold til andre lover. Det er da intet holdepunkt for at man indirekte skal kunne regulere trafikkforurensning ved konsesjonsnektelser etter forurensningsloven. Dette fremgår også av det opprinnelige utkast til forurensningslov, hvor det i §4 var foreslått en bestemmelse om adgang til å gi pålegg om innretning og bruk av kjøretøy som nyttes i umiddelbar nærhet av industrianlegg m v. Forslaget ble sløyfet som overflødig, fordi adgangen til en slik begrenset regulering følger av §11 jf §16, ikke fordi den geografiske avgrensning ble oppfattet som uheldig.

Det går som en rød tråd gjennom de tidligere forurensningsregler i granelova og forurensningsloven tilblivelseshistorie at rene forurensningshensyn, det vil si forurensning fra den stasjonære, forurensende virksomhet, skal være dominerende. Andre hensyn, herunder trafikkforurensning, er bare tilleggshensyn som kan trekkes inn i en ellers tvilsom avgjørelse, jf især den uttrykkelige uttalelse i Ot.prp.nr. 11 (1979-80) 26. Dette må enn mer gjelde når de forurensningsmessige hensyn er vurdert innenfor rammen av andre lover, noe som her er skjedd gjennom de kommunale planmyndigheters behandling av reguleringsplanen for Kjørvenområdet.

Forarbeidene bygger på en sontring mellom hovedhensyn og sidehensyn, som er velkjent i forvaltningsrettslig teori og som er viktig for å motvirke at perifere hensyn blir dominerende på bekostning av de hensyn loven tar sikte på å fremme.

Forurensningsmyndighetene har dessuten tidligere antatt at trafikkulempen

Side 531

ikke kunne begrunne konsesjonsnektelse, jf forurensningstilsynets første vedtak i saken, og Miljøverndepartementets vedtak innebærer et brudd med tidligere lovforståelse og praksis.

Støy og andre ulemper knyttet til veitrafikken ivaretas i første rekke av veimyndigheter og planmyndigheter. Noe reelt behov for at dette skal kunne trekkes inn som dominerende hensyn ved utslippsavgjørelser foreligger ikke. Derimot tilsier reelle hensyn at slike ulemper skyves i bakgrunnen. I forhold til naboer er det fullstendig tilfeldig om trafikkulempen har forbindelse med tiltak som krever konsesjon etter forurensningsloven eller med annen virksomhet, for eksempel varehus. Og likhetshensyn tilsier dessuten at bedrifter må ha den samme rett til å bruke offentlig vei, uavhengig av om virksomheten er konsesjonspliktig etter forurensningsloven.

Lunner Pukkverk A/S, Pukk- og Grusleverandørens Landsforening og Bergindustriens Landsforening har nedlagt slik påstand:

1. Byrettens dom stadfestes forsåvidt gjelder domsslutningens punkt 1 og 4.
2. Staten v/ Miljøverndepartementet dømmes til å betale Lunner Pukkverk AS erstatning begrenset oppad til kr 4.000.000 med tillegg av 18 % rente fra 1. januar 1991 til betaling skjer.
3. Staten v/ Miljøverndepartementet pålegges å erstatte Lunner Pukkverk AS' saksomkostninger for byretten, lagmannsretten og Høyesterett.
4. Staten v/ Miljøverndepartementet pålegges å erstatte Pukk- og Grusleverandørens

Landsforenings saksomkostninger for lagmannsretten og for Høyesterett.

5. Staten v/ Miljøverndepartementet pålegges å erstatte Bergindustriens Landsforenings saksomkostninger for Høyesterett."

Staten v/ Miljøverndepartementet har i hovedtrekk anført:

Støyen fra tungtransporten - som er hovedelementet i den trivselsreduksjon Miljøverndepartementet har tillagt avgjørende vekt - er en forurensningsmessig ulempe ved pukkverkvirksomheten; det er tale om en naturlig og påregnelig følge av pukkverkets lokalisering som vil føre til en reell forverring av ulempene. I motsetning til hva departementet la til grunn, er det således ikke tale om andre ulemper enn de rent forurensningsmessige. Slike trafikkulempes vil antakelig i seg selv kunne utløse konsesjonsplikt etter §11 første ledd.

Etter ordlyden i §11 fjerde ledd er det intet i veien for å se veitrafikkstøyen som en forurensningsmessig ulempe ved tiltaket. Veitrafikkstøy faller også innenfor loven generelle formål. I forhold til grannelovas og forurensningsloven erstatningsregler må støy fra trafikk til og fra virksomheten ses som en forurensningsmessig ulempe ved denne, som virksomhetens eier prinsipielt kan være ansvarlig for. Trafikkstøy kunne dessuten være en forurensningsmessig ulempe ved virksomheten etter den tidligere §19 i grannelova, jf også forskrifter om asfaltverk av 8 mars 1976 gitt i henhold til grannelova §23 b.

Forslaget til §4 i utkastet til forurensningslov, som ble sløyfet under lovforberedelsene, gir ingen støtte for den ankende parts oppfatning.

Det bør legges til grunn at forurensningsloven alminnelige bestemmelser kommer til anvendelse på enhver forurensning som ikke lovgiver positivt har unntatt. Det må vises forsiktighet med å tolke unntaksregler

Side 532

slik at viktige elementer i et samlet forurensningskompleks skilles ut for særskilt behandling.

Forurensningshensyn er overordnede miljøhensyn - jf Grunnloven §110 b - som ikke bør vurderes sektorvis.

Unntaksreglene i forurensningsloven §5 gir intet holdepunkt for en innskrenkende fortolkning av §11 fjerde ledd. Reglene i §5 er begrunnet i praktiske hensyn og må ses på bakgrunn av at man under lovforberedelsen understreket behovet for å la forurensningsloven få anvendelse på trafikkforurensning. Forurensningsmyndighetene vil kunne avslå søknader ut fra forurensningsmessige hensyn uavhengig av planmyndighetenes standpunkt. Samferdselslovgivningen gir for øvrig ikke hjemmel for å gripe inn mot den økning av tungtrafikkforurensningen en bedriftsetablering innebærer uten gjennom et forbud mot all tungtrafikk.

Subsidiært gjør staten gjeldende at Miljøverndepartementet var berettiget til å legge avgjørende vekt på trafikkforurensningen selv om denne ikke kan ses som en forurensningsmessig ulempe ved pukkverkvirksomheten. Det fremgår hverken av bestemmelsen i §11 fjerde ledd eller av forarbeidene at trafikkstøy bare er et perifert hensyn. Uttalelsene i Ot.prp.nr. 11 (1979-1980) side 25-26 tar ikke sikte på slike ulemper og kan for øvrig bare oppfattes som retningslinjer for utøvelse av det frie forvaltningsskjønn, ikke som bindende kompetansebegrensninger.

Den alminnelige forvaltningsrett inneholder intet generelt prinsipp om at sidehensyn aldri kan være hovedbegrunnelse, tvertimot må det på grunnlag av rettspraksis antas at hvis et hensyn først er relevant, hører det under forvaltningens frie skjønn å avgjøre hvilken vekt det skal tillegges. For øvrig kan ikke trafikkstøy ses som et sidehensyn etter forurensningsloven.

Staten v/ Miljøverndepartementet har nedlagt slik påstand:

- "1. Lagmannsrettens dom stadfestes for så vidt gjelder domsslutningens punkt 1 i hovedanke og motanke.
2. Lunner Pukkverk A/S og Pukk- og Grusleverandørenes Landsforening pålegges in solidum å erstatte staten v/ Miljøverndepartementet sakens omkostninger for byrett og lagmannsrett, dog slik at Lunner Pukkverk A/S alene står ansvarlig for omkostningene i anledning motanken for

lagmannsretten.

3. Lunner Pukkverk A/S, Pukk- og Grusleverandørenes landsforening og Bergindustriens Landsforening pålegges in solidum å erstatte staten v/ Miljøverndepartementet sakens omkostninger for Høyesterett."

Jeg er kommet til samme resultat som lagmannsretten, i det vesentlige med samme begrunnelse.

Etter forurensningsloven §11 fjerde ledd skal det ved avgjørelsen av en utslippssøknad "legges vekt på de forurensningsmessige ulemper ved tiltaket sammenholdt med de fordeler og ulemper som tiltaket for øvrig vil medføre." Forurensning og andre miljøulemper ved trafikk til og fra den konsesjonspliktige virksomhet kan åpenbart være relevante hensyn etter bestemmelsen. Det er det heller ingen uenighet om. Spørsmålet er om slike ulemper kan danne hovedbegrunnelsen for avslag på en søknad om utslippstillatelse, med andre ord om bestemmelsen i §11 fjerde ledd må forstås slik at den ikke bare anviser hvilke hensyn som er relevante, men også sier noe om den vekt de har ved avveiningen.

Innledningsvis finner jeg grunn til å si noe om karakteren av de

Side 533

ulemper som var utslagsgivende for Miljøverndepartementets avslag på pukkverkets søknad om utslippstillatelse.

Etter vedtaket er hovedvekten lagt på den trivselsreducerende virkning av tungtrafikken til og fra pukkverket i boligområder på Grua. Denne ville etter departementets mening bli stor. Trafikkforurensning i form av støy er uttrykkelig nevnt, men vedtaket må oppfattes slik at også andre miljøulemper ved trafikken, så som ulykkesrisiko og trafikkens såkalte barrierevirkning, inngår i bedømmelsen. Disse ulempene er ikke forurensning i lovens forstand jf forurensningsloven §6. Jeg finner det imidlertid klart at de står i en slik sammenheng med støyforurensningen at det ved avveiningen etter §11 fjerde ledd, er naturlig å se belastningene ved tungtrafikken under ett. Støynivå vil for øvrig ofte kunne brukes som indikator for de totale miljøbelastninger fra veitrafikken i et område. Når jeg i det følgende bruker betegnelsene trafikkstøy eller trafikkforurensning, sikter jeg til de samlede miljøulempene ved tungtrafikken.

Fra Statens side er det gjort gjeldende at trafikkstøyen er en naturlig og påregnelig følge av pukkverkets virksomhet, som vil medføre en reell forverring av trafikkulempene i området, og at det derfor er tale om en forurensningsmessig ulempe ved tiltaket etter §11 fjerde ledd. Videre er det anført at trafikkforurensning av denne karakter også vil kunne utløse konsesjonsplikt etter første ledd. Dette er i og for seg en annen forståelse av loven enn Miljøverndepartementet la til grunn i sitt vedtak. Etter vedtaket oppfattes trafikkstøyen ikke som en forurensningsmessig ulempe ved virksomheten som utløser konsesjonsplikt etter første ledd, men som andre miljømessige ulemper.

Etter min mening er det nokså nærliggende å oppfatte §11 dit hen at "de forurensningsmessige ulemper ved tiltaket" som omtales i fjerde ledd faller sammen med den forurensning som utløser konsesjonsplikt etter første ledd. Og jeg ser ikke bort fra at trafikkstøy av den karakter det her er tale om, etter omstendighetene kan ses som forurensning ved virksomheten i begge relasjoner. Det er imidlertid ikke nødvendig for meg å ta stilling til spørsmålet. Uansett om trafikkstøyen her ses som en ulempe direkte knyttet til pukkverkets virksomhet eller som andre ulemper ved virksomheten medfører, var det ikke lovstridig at departementet la avgjørende vekt på forholdet.

Ordlyden i §11 inneholder ingen begrensninger med hensyn til den vekt som kan legges på trafikkforurensning ved transport til og fra en virksomhet. Å motvirke veitrafikkstøy faller også klart innenfor loven alminnelige formål hvor blant annet hensynet til å beskytte helse og trivsel mot belastningene ved forurensning står sentralt, jf loven §1 og §2 nr 1.

Under arbeidet med forurensningsloven var man sterkt opptatt av det betydelige forurensningsproblem veitrafikken representerer. Spørsmålet var i første rekke hvilket lovverk som var mest tjenlig for å bekjempe problemet. Vurderingene nedfelte seg i de særregler om forurensning fra transport som er gitt i lovens §5. Denne bestemmelse, som står sentralt i den ankende parts argumentasjon, gir etter min mening ikke holdepunkter for å anta at hensynet til å motvirke trafikkforurensning utelukkende kan tillegges perifer betydning ved avveiningen etter §11 fjerde

ledd.

Annet ledd i §5 gjelder forurensning fra det enkelte kjøretøy som - med unntak for akuttforurensning - av åpenbare praktiske grunner er

Side 534

holdt utenfor loven og henvist til den regulering som følger av annen lovgivning. Jeg kan ikke se at det er mulig å trekke noen slutning av denne bestemmelsen med hensyn til den vekt som etter §11 fjerde ledd kan tillegges den samlede forurensende tungtransport til og fra virksomheten.

Etter §5 første ledd omfatter loven forurensning fra veier så langt forurensningsmyndigheten bestemmer. Trafikkforurensning omfattes med andre ord av loven formål, og loven alminnelige bestemmelser vil for så vidt prinsipielt kunne bringes til anvendelse. I medhold av fullmakten i §5 kan forvaltningsmyndigheten gi bestemmelser om konsesjonsplikt for nye veier, om grenseverdier for forurensning fra vei m v. At slike bestemmelser ikke er truffet, kan vanskelig ses som argument mot at forvaltningsmyndigheten legger avgjørende vekt på trafikkstøy ved avslag på en søknad om utslippstillatelse.

Forurensning fra veier reguleres direkte av samferdselslovgivningen. Etter denne vil det imidlertid ikke være adgang til å gripe inn mot den vesentlige økning av tungtrafikken i et område som følger av en bedriftsetablering. Dette må i så fall skje gjennom et totalforbud mot tungtrafikk, noe som selvfølgelig kan være lite ønskelig.

Jeg går ikke nærmere inn på bestemmelsen i §5. Etter min oppfatning fremgår det utvetydig av forurensningsloven forarbeidene at hensynet til å motvirke forurensning fra veitrafikk ikke var av underordnet betydning, men tvert imot ble sett som en vesentlig målsetting innenfor loven ramme. I innstillingen fra Stortingets kommunal- og miljøvernkomite om forurensningsloven Innst O nr 25 (1980-81) 7, er bekjempelse av veitrafikkstøy fremhevet som en prioritert oppgave, samtidig som det pekes på

"at en i løsningen av miljøproblemer fra veitrafikk aktivt må nytte de lovregler som er for hånden - dette omfatter i første rekke - samferdselsloven, produktkontrollloven og forurensningsloven."

Fra pukkverkets side er det anført at forarbeidene til forurensningsloven gir klare holdepunkter for at trafikkforurensningen, som er vurdert av kommunen i forbindelse med vedtakelsen av reguleringsplan for Kjørven-området, bare kan trekkes inn som sidehensyn og eventuelt tillegges utslagsgivende vekt hvor man ellers er i tvil. Det er i første rekke henvist til uttalelse i Ot.prp.nr. 11 (1979-80) side 26 vedrørende de hensyn det kan legges vekt på ved enkelttillatelse. Her fremheves at hvor det er skjedd en samordning av forurensningsmessige og andre hensyn innenfor rammen av andre lover blir det

"som hovedregel ikke behov for å gi forurensningsmyndighetene adgang til å nekte tillatelse etter forurensningsloven ut fra andre hensyn enn de forurensningsmessige. Det vil imidlertid være adgang til å legge vekt på slike hensyn (både ulemper og fordeler) dersom saken er tvilsom etter en forurensningsmessig vurdering."

Det fremgår etter den ankende parts oppfatning av det som ellers sies i forarbeidene at uttalelsen refererer seg til den vekt som skal tillegges andre ulemper enn de forurensningsmessige som direkte skriver seg fra

Side 535

virksomheten. Forarbeidene beskjeftiger seg imidlertid ikke med det spørsmål vi her står overfor, og etter min mening er det vesentlig mer nærliggende å oppfatte uttalelsen dit hen at det siktes til ulemper som ikke har noe med forurensning å gjøre. For øvrig antar jeg at uttalelsen langt på vei må oppfattes som en veiledende retningslinje for forvaltningsskjønnet, ikke som et utsagn om lovtolkningen.

At hensynet til å unngå trafikkforurensning står sentralt ved beslutninger som treffes etter samferdsels- og planlovgivningen, kan ikke begrense forurensningsmyndighetenes adgang til å vektlegge dette ved avgjørelser av utslippssøknader. Det dreier seg om et hensyn som har vesentlig betydning på tvers av forvaltningssektorene. I så måte er dette en del av de overordnede miljøhensyn som det er en målsetning å innarbeide i beslutningsprosessene - jf det prinsipp som nå er nedfelt i

grunnloven §110 b - og som nettopp miljøvernmyndighetene er satt til å ivareta. For min del finner jeg det nokså klart at også andre miljøulemper enn de forurensningsmessige etter omstendighetene vil kunne tillegges avgjørende vekt som avslagsgrunn etter forurensningsloven. For eksempel må dette kunne gjelde ødeleggelser av naturmiljøet eller estetiske ulemper, også når slike konsekvenser skyldes andre sider ved virksomheten enn den forurensning som utløser konsesjonsplikt.

Anken har ikke ført frem. Saken har imidlertid reist spørsmål av prinsipiell rekkevidde, og jeg finner etter omstendighetene at det ikke bør tilkjennes saksomkostninger for noen instans. Lagmannsrettens dom blir etter dette å stadfeste.

Jeg stemmer for denne *dom*:

1. *Lagmannsrettens dom stadfestes.*
2. *Saksomkostninger for Høyesterett tilkjennes ikke.*

Sist oppdatert 20. oktober 2005