



SVEA HOVRÄTT
Mark- och miljööverdomstolen
060206

DOM
2016-02-12
Stockholm

Mål nr
M 4949-15

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Vänersborgs tingsrätts, mark- och miljödomstolen, dom 2015-05-08 i mål nr M 2711-14, se bilaga

KLAGANDE

Stena Line Scandinavia AB, 556231-7825

Ombud: Advokaterna R L och K S

MOTPART

Länsstyrelsen i Västra Götalands län

SAKEN

Slutliga villkor för momentant buller nattetid från Stena Line Scandinavia AB, Masthuggsterminalen och Majnabbeterminalen i Göteborgs hamn

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSLUT

Mark- och miljööverdomstolen avslår överklagandet.

Dok.Id 1253972

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

YRKANDEN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Stena Line Scandinavia AB har yrkat att Mark- och miljööverdomstolen med ändring av mark- och miljödomstolens dom ändrar Miljöprövningsdelegationens vid Länsstyrelsen i Västra Götalands län beslut endast på så sätt att villkor 16 tredje stycket ska ha följande lydelse (ändring i kursiv stil);

”Momentana ljud nattetid (kl. 22.00 – 06.00) får vid bostäder högst uppgå till 60 dBA. Villkoret ska anses vara uppfyllt även om angivet värde överskrids med högst 10 dBA vid högst tre tillfällen per natt vid respektive terminal.”

Länsstyrelsen i Västra Götalands län har avstått från att yttra sig i målet.

UTVECKLING AV TALAN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Stena Line Scandinavia AB har till grund för sin talan anfört i huvudsak följande.

Bolaget är medvetet om att nattperioden fram till nu traditionellt bestämts till kl. 22 – 07. Naturvårdsverket har emellertid antagit en ny vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller. I vägledningen anges bl.a. att momentana ljudnivåer inte bör förekomma nattetid kl. 22 – 06 annat än vid enstaka tillfällen. De tider som anges i vägledningen bör i normalfallet vara vägledande för bedömningen av om buller utgör en olägenhet men det kan finnas skäl att tillämpa andra nivåer liksom andra tider. Den i dag angivna nattperioden utgör en begränsning av möjligheterna att bedriva verksamhet enligt meddelat tillstånd.

Enligt de rapporter som mark- och miljödomstolen hänvisar till tycks det främst vara längden av nattperioden som är av vikt vid överväganden om begränsning av ljud under natten, där en period om minst åtta timmar med begränsat ljud ska vara vägledande. Både kl. 23 – 07 samt kl. 22 – 06 används som relevanta perioder för bedömningen.

Folkhälsomyndighetens yttrande kan inte tolkas på annat sätt än att Naturvårdsverkets vägledning ifrågasätts. Det som Folkhälsomyndigheten påtalar skulle i praktiken innebära att nattperioden endast undantagsvis och under särskilda förhållanden skulle få sluta kl. 06 och inte kl. 07. Att tillerkänna vägledningen denna ställning är inte rimligt.

I detta fall finns inte skäl för att befara någon betydande olägenhet. Verksamheterna vid de båda terminalerna är lokaliserade till områden i stadsmiljö och intill infrastrukturåläggningar där en stor mängd andra ljud förekommer. I sådana miljöer måste bedömningen av störningens betydelse göras utifrån hur människor i allmänhet i den miljön uppfattar störningen. Det kan antas att människor i stadsmiljö inte uppfattar ljuden som lika störande som till exempel människor boende i en tystare miljö.

Ljudpåverkan från bolagets verksamhet är väl utredd. I och med att mark- och miljödomstolen har delegerat till tillsynsmyndigheten rätten att fastställa ytterligare villkor för alla delar av dygnet avseende de försiktighetsmått som kan erfordras vid Majnabbeterminalen i syfte att begränsa momentana ljud vid bostäder avseende alla tidpunkter på dygnet har det blivit säkerställt att åtgärder kan krävas om oacceptabla störningar konstateras. Att tillsynsmyndigheten inte erhållit denna möjlighet för Masthuggsterminalen förklaras av att utredningen i målet har visat att det är den landfasta högrampen som riskerar medföra höga ljudnivåer. Om verksamheten fortsätter att bedrivas vid denna terminal kommer denna ramp under alla förhållanden att behöva åtgärdas. Tillståndet innehåller således redan ett individuellt utformat avsteg från riktlinjerna genom delegationsvillkoret i mark- och miljödomstolens dom.

Sammanfattningsvis ska nattperioden för regleringen av momentana ljudnivåer bestämmas i enlighet med Naturvårdsverkets vägledning.

Naturvårdsverket har i egenskap av remissinstans yttrat sig och i huvudsak anfört följande.

I april 2015 publicerades en ny vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller. Vägledningen är samordnad med Boverkets vägledning om industri- och annat

verksamhetsbuller vid planläggning och bygglovsprövning av bostäder. En del i samordningen är att tidsintervallet för natt är detsamma i båda vägledningarna och dessutom överensstämmer med det nattintervall som tillämpas för väg-, spår- och flygbuller.

De ljudnivåer och tidsintervall som anges i den nya vägledningen är avsedda som utgångspunkt och vägledning för den bedömning som ska göras i varje enskilt fall av om bullret utgör en olägenhet. En individuell bedömning måste alltid göras för att bedöma vilka begränsningar och försiktighetsmått som är möjliga och rimliga att kräva. Det kan i det enskilda fallet finnas skäl att tillämpa andra nivåer eller tider än de som anges i vägledningen.

I verksamheten förekommer höga maximala ljudnivåer under dags- och kvällsverksamhet. Detta i kombination med att verksamheten är lokaliserad nära bostäder kan vara ett skäl att tillämpa ett annat, längre tidsintervall för natt om det till exempel bedöms finnas en påtaglig risk för återkommande väckningar på morgonen för de boende.

Folkhälsomyndigheten har i egenskap av remissinstans yttrat sig och i huvudsak anfört följande.

Det går inte att utesluta att bullret kan innebära negativ påverkan på närboendes hälsa. Risken för negativa hälsoeffekter i kombination med att det i det aktuella fallet redan förekommer höga maximala ljudnivåer vid bostadsfasader under dagtid och kvällstid leder till att det kan finnas skäl att tillämpa andra tider än i Naturvårdsverkets vägledning. Att tillåta höga maximala ljudnivåer redan kl. 06 innebär att risken för väckningar ökar och därmed även risken för negativa hälsoeffekter. Ostörd sömn är en förutsättning för att människor ska fungera bra både fysiologiskt och mentalt. Den maximala ljudnivån och antalet ljudhändelser har avgörande betydelse för uppkomsten av sömnstörningar. Risken för uppvaknanden ökar ju fler ljudhändelser som förekommer, även om de enskilda händelserna har en relativt låg ljudnivå. Även skillnaden i ljudnivå mellan bakgrunds-nivån och olika ljudhändelser har stor betydelse för risken att väckas. Det kan exempelvis upplevas mindre störande att exponeras för

buller med jämn kontinuerlig karaktär än för oregelbundet buller, även om den ekvivalenta ljudnivån är densamma.

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL

Frågan i målet är uteslutande om bullerbegränsningen för momentant ljud avseende Masthuggs- och Majnabbeterminalen nattetid ska gälla fram till kl. 06.00 eller kl. 07.00.

I Naturvårdsverkets råd (RR 78:5) angavs vissa riktvärden för buller i industriverksamhet för natt under tidsperioden kl. 22 – 07. Dessa allmänna råd upphävdes 2013 och ersattes av en övergångsvägledning i avvaktan på en ny vägledning. Naturvårdsverket gav i april 2015 ut ”Vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller” (rapport 6538) som ersatte övergångsvägledningen.

I den nya vägledningen anges riktvärden för buller nattetid under tidsintervallet kl. 22 – 06. Förändringen av tidsintervallet har sin förklaring i att vägledningen samordnats med Boverkets vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller vid planläggning och bygglovsprövning av bostäder. Av vägledningen framgår att riktvärdena för buller är avsedda som utgångspunkt och vägledning för den bedömning som ska göras i varje enskilt fall. Vidare anges att nivåerna i normalfallet bör vara vägledande för bedömningen av om buller utgör en olägenhet men det kan finnas skäl att tillämpa andra nivåer, såväl högre som lägre, liksom andra tider.

Enligt Mark- och miljööverdomstolen bör utgångspunkten vid reglering av bullervillkor av förevarande slag vara att följa Naturvårdsverkets vägledning. Frågan är dock om det i detta fall finns skäl att tillämpa en annan tidpunkt för när bullerbegränsningen enligt det aktuella villkoret ska upphöra. De båda terminalerna är lokaliserade i centrala Göteborg och nära bostadsbebyggelse. De närliggande bostäderna är visserligen redan i stor utsträckning utsatta för bl.a. trafikbuller. Av utförda bullerrapporter framgår att hamnverksamheten ger upphov till höga momentana ljud vid bostäder, främst i form av slagljud från fartygsramper. Vid bostäder söder om Majnabbeterminalen har maximala ljudnivåer om cirka 78 dBA

beräknats, medan det vid bostäder närmast söder om Masthuggsterminalen beräknats maximala ljudnivåer om cirka 65 dBA. I anledning av de höga ljudnivåerna har villkoret för momentant ljud nattetid bestämts till 60 dBA, vilket är högre än det riktvärde som anges i Naturvårdsverkets vägledning. Med beaktande av de höga ljudnivåer som verksamheten kan ge upphov till och terminalernas lokalisering bedömer Mark- och miljööverdomstolen att det finns en risk för att kringboende kan komma att drabbas av olägenheter om maximala ljudnivåer över 60 dBA tillåts redan från kl. 06.00. Stena Line Scandinavia AB har gjort gällande att en bullerbegränsning till kl. 07.00 skulle inskränka verksamheten i förhållande till meddelat tillstånd. Även om det skulle kunna uppfattas så, utgör inte det tillräckliga skäl för att låta bullerbegränsningen i denna del av villkorspunkten upphöra kl. 06.00.

Mark- och miljööverdomstolen finner sammantaget att omständigheterna i detta fall motiverar att bullerbegränsningen i vad avser momentan ljudnivå ska gälla under en längre tid på morgonen än vad som anges i vägledningen. Bullerbegränsningen för momentan ljudnivå nattetid ska därför gälla kl. 22 – 07. Stena Line Scandinavia AB:s överklagande ska alltså avslås.

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

I avgörandet har deltagit hovrättsrådet Henrik Löv, tekniska rådet Mikael Schultz, hovrättsrådet Christina Ericson och tf. hovrättsassessorn Marie Eiderbrant, referent och föredragande.



VÄNERSBORGS
TINGSRÄTT
Mark- och
miljödomstolen

DOM
2015-05-08
meddelad i
Vänersborg

Mål nr M 2711-14

KLAGANDE

Stena Line Scandinavia AB, 556231-7825

Ombud: Advokaterna R L och K S

MOTPART

Länsstyrelsen i Västra Götalands län

ÖVERKLAGAT BESLUT

Miljöprövningsdelegationens vid Länsstyrelsen i Västra Götalands län beslut 2014-06-12 i ärende nr 551-3451-2013, se bilaga 1

SAKEN

Slutliga villkor för buller från Stena Line Scandinavia, Masthuggsterminalen och Majnabbeterminalen i Göteborgs hamn

DOMSLUT

Mark- och miljödomstolen ändrar miljöprövningsdelegationens beslut endast på följande sätt.

- A.** Villkor 16. andra stycket avseende momentana ljud dag- och kvällstid upphävs.
- B.** Villkor 16. sjätte stycket avseende kontroll av momentana ljudnivåer ska ha följande lydelse.

Kontroll av momentana ljudnivåer ska ske en gång per år om inte tillsynsmyndigheten meddelar annat.

Dok.Id 283176

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

C. Villkor 17. upphävs och ersätts av ett prøvotidsförordnande enligt följande.

Med stöd av 22 kap. 27 § miljöbalken skjuter mark- och miljödomstolen upp avgörandet av vilka slutliga villkor som ska gälla för lågfrekvent buller på grund av hamnverksamheten vid Masthuggs- och Majnabbeterminalen.

U4. Under prøvotiden ska bolaget i samråd med tillsynsmyndigheten utreda de tekniska, ekonomiska och miljömässiga förutsättningarna att begränsa lågfrekvent buller från fartyget Stena Danica. Av utredningen ska framgå förutsättningarna att installera bullerdämpare för lågfrekvent buller i hjälpmotorernas skorstenar på Stena Danica så att Folkhälsomyndighetens rekommenderade dBC-nivåer i bostäder inte överskrids. Resultatet av utredningen ska tillsammans med förslag till slutliga villkor redovisas till miljöprövningsdelegationen senast sex (6) månader från det att denna dom har vunnit laga kraft.

D. Mark- och miljödomstolen överlåter, med stöd av 22 kap. 25 § tredje stycket miljöbalken, åt tillsynsmyndigheten att fastställa de ytterligare villkor avseende de försiktighetsmått som kan erfordras vid Majnabbeterminalen i syfte att minska momentana ljud (tillfälligt höga ljudtoppar) vid bostäder avseende alla tidpunkter på dygnet.

Övriga i målet framställda yrkanden avslås.

BAKGRUND

I beslut den 12 juni 2014 avslutade Miljöprövningsdelegationen vid Länsstyrelsen i Västra Götalands län (MPD) prövotidsförfarandet beträffande buller från Masthuggsterminalen och Majnabbeterminalen enligt MPD:s beslut den 12 juni 2009 (dnr 48588-2004) om tillstånd till hamnverksamhet vid Majnabbe, Masthugget och Kvillepiren i Göteborgs hamn med slutlig dom den 3 december 2012 av mark- och miljödomstolen (mål nr M 2298-11). MPD beslutade i samband härmed att följande slutliga villkor ska gälla.

16. Buller från hamnverksamheten vid Masthuggsterminalen och Majnabbeterminalen (buller från fartyg inkluderat) får inte ge upphov till högre ekvivalent ljudnivå utomhus vid närmast belägna bostäder än:

Ekvivalent ljudnivå, dygn	55 dBA
Ekvivalent ljudnivå, natt (kl. 22.00 - 07.00)	55 dBA

Momentana ljud dag- och kvällstid (kl. 07.00 - 22.00) får vid bostäder högst uppgå till 70 dBA. Villkoret ska anses vara uppfyllt även om angivet värde överskrids med högst 10 dBA vid högst fem tillfällen per dag vid respektive terminal.

Momentana ljud nattetid (kl. 22.00 - 07.00) får vid bostäder högst uppgå till 60 dBA. Villkoret ska anses vara uppfyllt även om angivet värde överskrids med högst 10 dBA vid högst tre tillfällen per natt vid respektive terminal.

Angivna värden ska kontrolleras genom närfältsmätningar och spridningsberäkningar. Ekvivalentvärdena ska beräknas för helt dygn respektive hel natt.

Kontroll av ekvivalentnivåer ska ske så snart det skett förändringar i verksamheten som kan medföra ökade bullernivåer, dock minst en gång vart tredje år. Kontroll ska också ske om tillsynsmyndigheten begär det.

Kontroll av momentana ljudnivåer ska ske en gång per kvartal om inte tillsynsmyndigheten meddelar annat.

Angivna begränsningsvärden gäller från och med den 1 januari 2020 för hamnverksamheten vid Masthuggsterminalen och från och med den 1 juni 2016 för verksamheten vid Majnabbeterminalen.

Under tiden fram till dess att ovan angivna begränsningsvärden ska börja gälla får buller från hamnverksamheten vid respektive terminal inte överstiga ekvivalentnivån 60 dBA mätt som dygnsvärde.

17. Lågfrekvent buller får inomhus i bostäder på grund av hamnverksamheten inte överskrida följande värden.

Tersband (Hz)	31, 5	40	50	63	80	10 0	12 5	16 0	20 0
Ljudnivå, Leq (dB)	56	49	43	42	40	38	36	34	32

Lågfrekvent buller ska kontrolleras genom beräkning. Tillsynsmyndigheten får meddela ytterligare föreskrifter om metoden för beräkningen.

Angivna begränsningsvärden gäller från och med den 1 januari 2020 för hamnverksamheten vid Masthuggsterminalen och från och med den 1 juni 2016 för verksamheten vid Majnabbeterminalen.

18. En komplettering av gällande kontrollprogram med uppföljning av buller ska lämnas till tillsynsmyndigheten senast tre månader efter det att beslutet har vunnit laga kraft. Innehållet i kompletteringen ska bland annat omfatta förslag på platser för kontroll av olika typer av buller.

YRKANDEN

Stena Line Scandinavia AB (bolaget), tillståndshavare och verksamhetsutövare, har överklagat MPD:s beslut och, som bolaget slutligen bestämt sin talan, yrkat att villkor 16 och 17 ändras på följande sätt.

a) Villkor 16.

- andra stycket- angående reglering av momentana ljudnivåer för dag- och kvällstid (kl. 07.00- 22.00) - ska utgå.

- tredje stycket - angående reglering av momentana ljud nattetid (kl. 22.00 – 07.00) - ska utgå och ersättas av följande lydelse.

Bolaget ska senast den 1 januari 2020 ha utfört bullerdämpande åtgärder på landfast högramp och fartygsklaffar.

Samt att domstolen, så som ett delegationsförordnade med stöd av 22 kap. 25 § tredje stycket miljöbalken, överlåter åt tillsynsmyndigheten att vid behov, och i samråd med bolaget, besluta om kompletterande villkor om bullerdämpande åtgärder enligt villkor 16 tredje stycket i syfte att begränsa momentan ljudnivå nattetid.

För det fall domstolen inte ändrar villkor 16 tredje stycket på sätt bolaget ovan angivit yrkar bolaget i andra hand att tredje stycket ska utgå och ersättas av följande lydelse.

Momentana ljudnivåer nattetid (kl. 22.00 - 06.00) från lossning och lastning av fartyg får som riktvärde vid bostäder högst uppgå till 70 dBA.

Överskridande med fler än fem gånger per natt ska föranleda utredning av vad som orsakat överträdelserna samt förslag till åtgärder för att, om möjligt, förhindra att överskridanden upprepas. Övriga arbetsmoment som

typiskt sett kan ge upphov till momentana ljudnivåer över 60 dBA får inte utföras nattetid (kl. 22-06).

- sjätte stycket - angående kontroll av momentana ljudnivåer - ska utgå och i första hand ersättas med en lydelse som innebär att kontroll av momentana ljudnivåer nattetid sker i enlighet med vad som föreskrivs för ekvivalenta ljudnivåer, dvs. så snart det skett förändringar i verksamheten som kan medföra ökade bullernivåer, dock minst en gång vart tredje år samt att kontroll också ska ske om tillsynsmyndigheten begär det. Om mark- och miljödomstolen anser att en tätare kontroll av momentana ljudnivåer är motiverad, kan bolaget i andra hand acceptera att kontroll sker en gång per år, med möjlighet för tillsynsmyndigheten att föreskriva en längre frekvens om inga större skillnader i ljudnivåer påvisas vid kontrollerna.

- b) Villkor 17 - angående reglering av lågfrekvent buller - ska i första hand utgå. Om domstolen bedömer att lågfrekvent buller måste regleras yrkar bolaget i andra hand att domstolen som ett delegationsförordnande överlåter åt tillsynsmyndigheten att vid behov beslut om reglering av lågfrekvent buller.

Länsstyrelsen i Västra Götalands län (länsstyrelsen) har såvitt avser villkor 16 tillstyrkt att med natt ska avses tiden kl. 22-06 samt bestritt bifall till överklagandet i övrigt. Beträffande överklagandet av villkor 17 har länsstyrelsen, såsom den slutligen har bestämt sin talan, medgett att mark- och miljödomstolen ger tillsynsmyndigheten delegation att medge undantag från villkoret, när fartyg sätts in tillfälligt under högsäsong eller när ordinarie fartyg tillfälligt tas ur drift p. g. a. översyn, haveri eller liknande skäl. Med sistnämnda tillägg har länsstyrelsen i övrigt i första hand bestritt ändring av villkor 17 och i andra hand medgett att reglering av lågfrekvent buller delegeras till tillsynsmyndigheten i enlighet med bolagets andrahandsyrkande avseende detta villkor.

**PARTERNAS TALAN SAMT INKOMNA YTTRANDE OCH
SYNPUNKTER**

Bolaget har utvecklat sin talan i huvudsak enligt följande.

Grunder

En allmän utgångspunkt vid villkorsskrivning är att tillståndshavaren ska ha såväl rättsliga som faktiska möjligheter att klara de krav som ett villkor innehåller (se Nacka tingsrätts, mark- och miljödomstolen, dom daterad 2014-04-29 i mål nr M 900-11 med hänvisning till Mark- och miljööverdomstolens [MÖD] avgörande MÖD 2009:46 och däri hänvisade avgöranden).

Bolaget har erhållit tillstånd för att bedriva hamnverksamhet vid de aktuella terminalerna. Utgångspunkten för fastställande av slutliga villkor är således inte bara att dessa ska vara rimliga enligt 2 kap. 7 § miljöbalken utan även att villkoren inte kan bestämmas på sådant sätt att verksamheten i praktiken inte kan bedrivas. Vad gäller bullervillkor kan detta bl.a. innebära att avsteg ska göras från Naturvårdsverkets riktvärden.

Villkor 16 - andra stycket

En reglering av momentana ljudnivåer dag- och kvällstid är inte skälig och följer inte av praxis.

Villkoret är inte i enlighet med Naturvårdsverkets övergångsvägledning för industribuller. Vägledningen föreskriver endast begränsningar för momentana ljudnivåer under natten. Inga begränsningar är fastslagna för momentana ljudnivåer under dag och kväll.

I "Industri- och annat verksamhetsbuller vid planläggning och tillsyn - utkast till vägledningar - Redovisning till regeringen april 2014 S2013/613/PBB (Boverket) och M2013/1738/Me (Naturvårdsverket)" föreslås inte heller några riktvärden för momentana ljudnivåer (vilka definieras som återkommande höga ljudtoppar) för

dag och kväll. Det kan vidare noteras att det föreslås att tidsperiod för natt avseende momentana ljudnivåer/återkommande höga ljudtoppar kortas ned med en timme, dvs. att natt ska anses vara mellan kl. 22-06.

På s. 4 i utkastet till vägledning anges att syftet med momentana ljudnivåer är att undvika höga ljudtoppar som kan orsaka väckning och andra störningar av vila. Risker för sådana störningar är som minst under dag och kväll. Det finns således inga "hygienskäl" som motiverar ifrågavarande villkor. I MÖD:s dom den 22 juni 2011 i mål nr. M 5848-10 avseende en avfallsanläggning fann domstolen att det inte fanns skäl att reglera momentant ljud kvällstid med motiveringen att det inte fanns något ändamål att skydda.

I aktuellt fall bedrivs verksamheten i en miljö med mycket omfattande och bullrande bil- och spårvagnstrafik, i synnerhet under dag och kväll. En föreskrift om en begränsning av momentana ljudnivåer under dag och kväll från bolagets verksamhet kommer inte leda till någon effekt. Därtill ska beaktas svårigheterna och kostnaderna för utförandet av en regelbunden mätning.

Utgångspunkten för bedömningen är att de momentana ljudnivåerna främst uppstår vid lossning och lastning, vilket sker under begränsade perioder under dygnet samt att åtgärder kan komma att behöva vidtas för att begränsa momentana ljudnivåer under nattperioden vid Masthuggsterminalen (efter 1 januari 2020 om terminalen fortfarande utnyttjas vid den tidpunkten) och vid Majnabbeterminalen (efter 1 juni 2016). På det sätt som påtalats kommer dessa åtgärder innebära en motsvarande begränsning i ljudnivåerna under dag- och kvällstid. Att då föreskriva om ett villkor för momentana ljudnivåer under dag- och kvällstid som innebär krav på regelbundna kontroller är inte rimligt särskilt som den potentiella miljönyttan är begränsad. Att miljönyttan är begränsad bekräftas klart av praxis, exempelvis har varken Göteborgs hamn, Kapellskärs hamn eller Helsingborgs hamn sådana krav, och vägledning från Naturvårdsverket.

Av bolagets bullerutredning rörande Majnabbeterminalen framgår att momentana ljudnivåer dag- och kvällstid kan överskrida 70 dBA. Bolaget har vidtagit bullerdämpande åtgärder på ramper och fartygsklaffar vid terminalen i form av bullerdämpande underlag och gummimellanlägg. Det är således inte möjligt att, med rimlig insats, med säkerhet innehålla ett begränsningsvärde på 70 dBA. De åtgärder som skulle behöva vidtas i form av bullerplank är inte genomförbara med beaktande av den negativa påverkan på verksamhetens drift detta skulle få. För Majnabbeterminalen skulle den av MPD föreskrivna regleringen avseende momentana ljudnivåer dag- och kvällstid innebära att bolaget inte kan utnyttja sitt tillstånd till terminalen. Detta eftersom bolaget där har vidtagit de åtgärder som är möjliga.

Sammantaget är det uppenbart att kostnaderna och effekterna av en reglering av momentana ljudnivåer dag- och kvällstid inte kan innehållas och står inte i rimlig proportion till miljönyttan. Villkoret ska därför undanröjas.

Villkor 16 - tredje stycket

Det av länsstyrelsen föreskrivna villkoret medför att överträdelse riskerar ske utan att bolaget har möjligheter att påverka efterlevnaden av villkoret, varken rättsligt eller faktiskt.

De momentana ljudnivåerna härrör från trafik på ramper och fartygsklaffar. Ljudnivåerna varierar med fordonstyper, körsätt och rampernas beskaffenhet. Ett stort antal olika fordon kör av och på färjorna och bolaget kan inte styra över fordons- typer och körsätt. Vidare kan fartygets rörelser på grund av hög- och lågvatten samt andra kraftiga vattenrörelser i Göta Älv innebära förhöjda risker för slagljud i ramper och klaffar vid fordonsöverfarter. En på- eller avfart av ett fordon kan således vid ett tillfälle medföra att den av länsstyrelsen angivna momentana ljudnivån överskrids tre gånger på en natt trots bullerdämpning och att försiktighets- åtgärder vidtagits. Att avbryta eller kraftigt begränsa på- eller avlastning på grund

av detta är orimligt och skulle begränsa tillståndets rättskraft. Det är oklart om sådana tillfällen skulle utgöra överträdelser av villkoret. Det finns således en klar risk att ljudnivån överskrids, med risk för sanktioner som följd, på grund av omständigheter som bolaget inte kan råda över.

Bolaget har inget emot att ett villkor med ljudnivå sätts, förutsatt att bolaget har rättslig och faktisk möjlighet att uppfylla detta villkor och att de åtgärder som måste vidtas för att uppfylla villkoret är rimliga. Bolaget anser, i enlighet med vad som yrkas i första hand, att det i aktuellt fall är lämpligare att föreskriva om att bullerdämpande åtgärder utförs på ramper och fartygsklaffar i enlighet med vad som anges i bullerutredningen för Masthuggsterminalen i stället för att föreskriva begränsningar av ljudnivåer. Ett åtgärdande av den landfasta högrampen bedöms kunna ge en sänkning med 5-6 dB och gummimellanlägg mellan ramp och fartygsklaff bedöms kunna ge en sänkning av mer än 10 dB. Dessa åtgärder kan även utföras på Majnabbeterminalen om det sker en flytt av fartygstrafiken från Masthuggsterminalen till Majnabbeterminalen. Åtgärderna kan kopplas till möjlighet för tillsynsmyndigheten att föreskriva om ytterligare åtgärder om sådana anses behövas.

Vid Majnabbeterminalen har, som angivits ovan, bullerdämpande åtgärder på ramper och fartygsklaffar för befintlig fartygstrafik redan vidtagits.

Vänersborgs tingsrätts, mark- och miljödomstolen, dom i mål nr M 279-02, daterad 2009-10-29, ger klart stöd för att en reglering av funktionen av en anläggning kan föreskrivas i syfte att reglera ljudpåverkan från anläggningen utan att någon särskild ljudnivå uttryckt i decibel behöver anges. Även MÖD har i dom den 13 januari 2006 i mål nr M 3914-05 valt att reglera funktion i stället för särskild ljudnivå i decibel. I nu aktuellt fall gäller dessutom att överskridanden av ett begränsningsvärde på 60 dBA kan förväntas ske trots att bolaget använder sig av bästa tillgängliga teknik gällande ramper och klaffar som i normalfallet leder till att detta värde kan förväntas innehållas. Ett begränsningsvärde på momentan ljudnivå bör således

inte sättas, se även MÖD 2012:21 samt MÖD 2011:48 där begränsningsvärde på momentana ljudnivåer inte ansågs motiverat.

Bolagets andrahandsyrkande har grundats på den osäkerhet som finns om möjligheten att alltid innehålla den föreskrivna momentana ljudnivån och det behov av marginal och flexibilitet som enligt praxis måste finnas. Genom den fortsatta utredning som genomförts har framkommit att villkorsförslaget har erhållit en olämplig utformning. MÖD:s avgörande den 11 november 2014 i mål nr M493-14 ger en öppning för att uttrycka föreskrivna värden som riktvärden.

Ovannämnda utkast till vägledning för industri- och annat verksamhetsbullen anger att vid hamnar och färjelägen bör riktvärden för trafikbuller vara vägledande även för vägar eller spår inom verksamhetsområdet om de fungerar som en naturlig fortsättning av det allmänna trafiknätet (se sid. 10). Detta uttalande stödjer vad bolaget tidigare har anfört i aktuellt mål att riktvärden för trafikbuller ska vara vägledande vid sättandet av bullervillkor, då terminalerna och de färjor som trafikerar dessa är en del av det europeiska vägnätet.

Riktvärdena för trafikbuller i prop 1996/97:53 "Infrastrukturinriktning för framtida transporter" anger 70 dBA som maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad vid nybyggnation. För befintlig bebyggelse anges i propositionen att åtgärdsprogram bör genomföras där maximalnivåer i områden uppgår till 80 dBA eller mer. Vid tillämpning av riktvärdena ska hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt.

Om villkoret sätts med ljudnivå ska beaktas att verksamheten vid terminalerna inte kan liknas vid traditionell industriell verksamhet eftersom den främst utgör en länk i väg- och järnvägsnätet mellan Sverige och kontinenten. Den trafik som passerar terminalerna är samma som utnyttjar väg- och järnvägsnätet. Såsom tidigare anförts utgör terminalerna och de färjor som trafikerar dessa en del av det europeiska vägnätet, d.v.s. det allmänna trafiknätet. Terminalerna nås via väg E45, vilken ingår

i TEN-vägnätet samt i det nationella stamvägnätet och är därmed klassad som väg av riksintresse. Vägen är bred och anpassad för hög trafikintensitet och tung trafik. Färjeförbindelsen vid Masthuggsterminalen utgör en del av europaväg E45 enligt FN:s konvention European Agreement on Main Traffic Arteries (AGR). E45:an börjar i Karesuando och slutar i Gela, Italien.

Terminalerna är också utpekade som riksintressen för kommunikation (se bl.a. Länsstyrelsens i Västra Götalands län rapport 2009:67, s. 24). Terminalerna är anslutna till väg- och järnvägsnät av samhällsintresse och samverkar med andra anläggningar som är av riksintresse (s. 23 i länsstyrelsens rapport).

Riktvärdena för trafikbuller bör därför anses som en rimlig utgångspunkt för sättandet av villkor i det nu aktuella fallet. Det som anses acceptabelt vid trafikbuller måste anses acceptabelt även för den trafik som uppkommer när fordon kör på och av färjorna. Detta stärks av vad som anges i utkastet till vägledning från Naturvårdsverket och Boverket.

Bolaget får vidare påtala att bullret från verksamheten inte är sådant som ska anses innehålla ofta återkommande impulser. Med ofta återkommande impulser ska förstås nitningsarbete, slag i transportörer och lossning av metallskrot eller liknande. Den verksamhet som bedrivs vid terminalerna kan inte liknas vid sådana arbetsmoment som medför sådana ofta återkommande impulser. Ljudnivåerna varierar och beror på ett stort antal olika variabler - fordonstyper, körsätt, rampers beskaffenhet och fartygens rörelser. Ibland härrör bullret främst från ramperna i sig, ibland främst från fordonen som kör över ramperna.

Om bolaget skulle vilja göra turlisteändringar kan det få betydelse om det med natt avses kl. 22-07 eller kl. 22-06. Bolaget kan inte förutse vilka turlisteändringar som kan komma att bli aktuella i nuläget. Det gäller såväl Majnabbeterminalen som Masthuggsterminalen.

Villkor 16 - sjätte stycket

Det är inte att anse som skäligt att kontroll ska behöva ske så ofta som en gång i kvartalet. Att utföra mätningar är kostsamt och innebär kostnader för bolaget om ca 50 000-100 000 kr per mättillfälle. Eftersom tillsynsmyndigheten har möjlighet att begära kontroll, t.ex. efter klagomål, bör detta vara tillfyllest för att kontrollera nivåerna mellan mättillfällena. Bolaget vidhåller sitt yrkande att kontroll av momentana ljudnivåer nattetid ska ske i enlighet med vad som föreskrivs för ekvivalenta ljudnivåer, d.v.s. så snart det skett förändringar i verksamheten som kan medföra ökade bullernivåer, dock minst en gång vart tredje år. Kontroll ska också ske om tillsynsmyndigheten begär det. Ett sådant villkor är vanligt förekommande i tillstånd bl.a. för hamnar. Om mark- och miljödomstolen anser att en tätare kontroll av momentana ljudnivåer är motiverad, kan bolaget acceptera att kontroll sker en gång per år, med möjlighet för tillsynsmyndigheten att föreskriva en längre frekvens om inga större skillnader i ljudnivåer påvisas vid kontrollerna.

Villkor 17

Lågfrekvent buller härrör främst från fartygens hjälpmaskiner. Risk för över-skridande av Folkhälsomyndighetens riktvärden (tidigare SOSFS 2005:6) har konstaterats inom vissa lägenheter sydväst om Masthuggsterminalen då Stena Danica ligger vid kaj med hjälpmaskiner. De klagomål, som framförts i sammanhanget, kan kopplas till situationer när fartyget Stena Danica varit anlagd vid det s.k. Hacket. Bolaget nyttjar inte längre Hacket vid reparationer m.m. De tidigare klagomålen avseende lågfrekvent buller är därför inget kvarvarande problem.

Stena Danica, och fartygen generellt, anlöper och avgår vid ett begränsat antal gånger per dygn där lågfrekvent buller från hjälpmaskinerna förekommer under högst två timmar. Vid angöring längre än två timmar stängs hjälpmaskinerna av och landel kopplas in i enlighet med vad som föreskrivs i tillståndet.

Landelsanslutning motiveras, utöver av en minskning av utsläpp till luft, just av en minskning av buller från fartygens hjälpmaskiner. Installationen av landelsanslutning har varit kostsam och bidrar till att minska bullret väsentligt under dygnet. Denna åtgärd bör därför anses vara tillräcklig för att begränsa lågfrekvent buller. Det är inte motiverat att reglera lågfrekvent buller ytterligare mot bakgrund av den begränsade tid och omfattning som överskridanden riskerar att ske. Ytterligare åtgärder som kan föranledas av begränsningsvärdena kommer ha begränsad marginalnytta. Kostnaderna för att utföra ytterligare åtgärder är därför inte rimliga, i synnerhet vad avser Stena Danica då fartygets kvarvarande livslängd inte motiverar större investeringar.

Oavsett om trafiken fortsätter vid Masthuggskajen eller inte efter 1 januari 2020 är det inte skäligt att föreskriva om åtgärder för lågfrekvent buller under sådana begränsade perioder som sådant buller kan uppstå från fartygen. Bolaget tolkar miljö- och klimatnämndens yttrande som så att nämnden anser det acceptabelt med högre lågfrekvent buller under kortare perioder. Mot bakgrund av detta samt att åtgärder redan vidtagits för att minska det lågfrekventa bullret bör villkor 17 utgå. Det ställs redan krav på bolaget genom att fartygen ska anslutas till landel vid terminalerna.

En avveckling av Stena Danica, eller något annat fartyg för den delen, är inte en rimlig åtgärd. Att ersätta ett fartyg som är anpassad för specifika terminaler är svårt och mycket kostsamt.

En reglering av ljud från fartyg innebär därtill en indirekt reglering av transportsektorn. Fartyg som är internationellt godkända har rätt att anlöpa allmänna hamnar och passera allmänna farleder trots att de kan vara störande för boende, se prop 2013/14:128 s. 28. Det av miljöprövningsdelegationen föreskrivna villkoret kan vidare medföra betydande svårigheter för bolaget när fartyg som för närvarande trafikerar terminalerna tillfälligt måste ersättas, t.ex. vid reparationer. Ersättningsfartyg måste då sättas in för att verksamheten ska kunna upprätthållas. Vid sådana

tillfällen kan tillgängligheten av fartyg som uppfyller det överklagade villkoret vara begränsad.

Det finns inga rimliga proportioner mellan nyttan och vad som krävs avseende lågfrekvent buller enligt det överklagade beslutet. Bolaget har en rättighet enligt det slutliga villkoret att använda hjälpmotorer men den rättigheten tas bort om bolaget inte får använda hjälpmotorerna. Bolaget kommer i sådant fall inte att kunna utnyttja tillståndet. Det går inte att justera avgångarna på så vis att hjälpmotorer inte används på sommaren, eftersom avgångarna därvid är för täta.

Ny prövning vid eventuell avetablering av Masthuggsterminalen

Det noteras att prövningen i detta mål avser fastställande av hur detaljerna i de slutliga villkoren ska utformas. På vilket sätt en eventuell framtida samordning av Danmarks-och Tysklandstrafiken ska ske får bedömas vid det tillfället.

Övrigt

Utöver ovan tidigare redovisade bullerdämpande åtgärder har bullerdämpande beläggning även anlagts inne i fartygen. Åtgärder som är gjorda efter den senaste rapporten från bullerutredningen är vidare främst nya lastbärare med dubbla hjulaxlar vid Majnabbe till en kostnad av ca 10 000 EUR per styck samt införande av varvtalsreglering av fläktar på fartygen.

Det har nu framkommit att det också finns bostäder vid Y i direkt anslutning till Majnabbeterminalen. Detta förhållande har inte beaktats tidigare, inte heller av MPD. Uppenbarligen måste det vara så att de av MPD föreskrivna villkoren inte är satta för att reglera förhållandena vid nämnda bostäder. Ljud-förhållandena vid dessa bostäder får anses oreglerade i tillståndet även om bostadsfastigheten fanns vid tiden för tillståndet. Myndigheterna har förhållit sig till verksamheten och bostadshuset vid Y i andra sammanhang. Om det anses att buller behöver regleras för dessa fastigheter får detta ske tillsynsvägen.

Länsstyrelsen i Västra Götalands län (länsstyrelsen) har i huvudsak vidhållit sin inställning som den redovisats i det överklagade beslutet med bl.a. följande tillägg.

Lokaliseringen av verksamheten är inte optimal. Lokaliseringen innebär därför att det finns skäl att ställa extra krav på skyddsåtgärder eftersom bostäder ligger nära, jfr. mark- och miljödomstolens dom för verksamheten den 3 december 2012 i mål nr M 2298-11. Att det blir höga momentana ljud dagtid är förståeligt, men 80 dBA vid bostäder är inte rimligt. Dagtid går det mycket trafik på Oscarsleden men tidigt på morgonen, vid kl. 6, sover ca 50 % av befolkningen enligt en studie. Även kl. 21-22 på kvällen sover många.

Bolaget yrkar att villkoret om momentana ljudnivåer dag- och kvällstid ska utgå. Länsstyrelsen anser att ett sådant villkor är rimligt med hänsyn till förekomsten av höga slagljud som inte kan förväntas bli maskerade av trafiken i närområdet. Verksamheten är också likartad både dag och natt, vilket innebär att åtgärder ändå måste vidtas för att nå villkor om momentannivå nattetid. Utformningen av villkoret, att 70 dBA maximalnivå ska anses uppfyllt även om angivet värde överskrids med högst 10 dBA vid högst fem tillfällen per dag, ger också utrymme för att enstaka oplanerade händelser kan godtas. Om inte maximalnivåerna kan hållas måste det vidtas åtgärder. Bakgrunden till det som MPD har föreskrivit om att maximalnivån avseende dag- och kvällstid får överskridas vid högst fem tillfällen per dag är en undersökning från Karolinska Institutet om flygbuller. Enligt denna undersökning steg kurvan för störning brant efter fem gånger. Kravet är inte kopplat till den aktuella verksamheten utan grundas på ett allmänt hälsoperspektiv.

Bolaget yrkar i första hand att villkor om momentana ljudnivåer nattetid ska utgå och ersättas av ett krav att utföra bullerdämpande åtgärder på landfast högramp och fartygsklaffar. Länsstyrelsen anser att ett villkor bör gälla vilken ljudnivå som ska uppnås och att bolaget ska ha möjlighet att själv besluta om vilka åtgärder som är lämpligast. Det verkar finnas några ytterligare åtgärder som kan vidtas. Det framgår

dock inte vad dessa skulle kunna ge i minskat buller. Det är därför allt för vagt att enbart reglera att åtgärder ska vidtas. Bolaget har i överklagandet hänvisat till den planerade vägledningen om industribuller, som Naturvårdsverket och Boverket håller på att ta fram. I denna vägledning, på samma sätt som i nuvarande övergångsrekommendationer från Naturvårdsverket, anges att återkommande höga ljudtoppar, >55 dBA, inte bör få förekomma nattetid. Om bullret innehåller ofta återkommande impulser bör värdet sänkas med 5 dBA. I det överklagade beslutet ingår ett villkor om att momentana ljud nattetid inte får överskrida 60 dBA, dvs. i praktiken 10 dBA högre än den rekommenderade nivån. Dessutom medges att nivån får överskridas med 10 dBA högst tre gånger per natt. Länsstyrelsen anser att villkoret är rimligt och bör stå kvar, dock att tiden för natt ändras till 22-06 med hänvisning till nuvarande praxis. Med stöd av ovanstående avstyrker länsstyrelsen även bolagets andrahandsyrkande.

Bolaget yrkar att kontroll av momentana ljudnivåer ska ske då det har skett förändringar i verksamheten och minst vart tredje år samt om tillsynsmyndigheten begär det. Länsstyrelsen anser att det är rimligt att kontrollera momentana ljudnivåer tämligen ofta, och att utformningen av villkoret ger tillsynsmyndigheten möjlighet att besluta om andra tidpunkter. Villkoret bör därför inte ändras.

Bolaget yrkar att villkor om lågfrekvent buller ska utgå. Lågfrekvent buller kommer huvudsakligen från Stena Danicas hjälpmotorer. Folkhälsomyndighetens riktvärden överskrids då Stena Danica ligger vid Masthuggskajen. Eftersom Masthuggskajen troligen inte kommer att användas efter 2019 och villkoret för denna kaj inte gäller förrän 1 januari 2020 innebär det i praktiken att åtgärder behöver införas först om Stena Danica flyttas till Majnabbehannen. Bolaget skriver i överklagandet att Stena Danicas kvarvarande livslängd inte motiverar större investeringar. Länsstyrelsen tolkar detta som att en möjlig åtgärd kan vara att avveckla fartyget vid en flytt från Masthuggskajen. Grundtillståndet anger samtidigt inte vilka fartyg som angör vilken hamn. Problemet med lågfrekvent buller kan därför komma att flyttas till

Majnabbeterminalen om Stena Danica ska lägga till där i stället om Masthuggsterminalen tas ur bruk. Länsstyrelsen anser att villkoret bör stå kvar oförändrat.

Miljö- och klimatnämnden i Göteborgs kommun (nämnden) har i huvudsak anfört följande.

Nämnden har inget att invända mot de förslag som länsstyrelsen lämnat och instämmer i huvudsak med vad länsstyrelsen anfört.

Nämnden delar inte bolagets åsikt om att begränsning av momentana ljud under dag- och kvällstid inte kommer att ge någon effekt. Hamnverksamhetens buller döljs inte i trafikbullret. Slagljud och maxnivåer maskeras inte utan adderas till den totala ljudnivån. Slagljuden från ramper och arbetsmaskiner uppfattas på annat sätt än trafikbullret.

Det är viktigt att det utförs en ny prövning av bullervillkoret för Majnabbeterminalen om verksamheten kommer att förändras i samband med avetablering av Masthuggsterminalen. Utökning av verksamheten vid terminalen och bästa möjliga teknik behöver vägas in.

Det är rimligt att det vid villkorssättning för lågfrekvent buller tas hänsyn till under hur lång tid störning pågår och under vilken tid på dygnet störning kan ske.

Mark- och miljödomstolen har den 3 mars 2015 hållit sammanträde och syn i målet. Därefter har förekommit viss ytterligare skriftväxling, varvid bl.a. följande har anförts.

Bolaget har inkommit med en PM daterad den 23 mars 2015 sammanställd av WSP Akustik avseende bedömning av möjligheter och kostnader för att dämpa lågfrekvent buller från Stena Danicas hjälpmaskiner. I nämnda PM anges i huvudsak följande.

Det ska beaktas att nedan angivet utförande och kostnader utgör en grov skattning av vad som kan krävas och bygger på förutsättningen att utförandet är tekniskt genomförbart. Före beslut om eventuellt utförande måste en detaljprojektering av exakt typ av ljuddämpare och installation göras varvid bland annat hjälpmaskinernas maximalt tillåtna mottryck måste beaktas. Om det visar sig att nedan beskriven ljuddämpare inte kan användas kan det uppkomma behov av att i stället använda en typ av reaktiva ljuddämpare. Denna typ av dämpare, som kan ta betydligt mer plats i anspråk, stäms då av för att ge god lågfrekvensdämpning. Detta skulle kunna medföra att det blir svårt att få plats med dämparen men detta vet man ännu inte.

Enligt WSP:s bullerrapport 10129402, daterad 2013-01-30, föreligger det, vid drift av Stena Danicas hjälpmaskiner, en risk att riktvärden enligt SOSFS 2005:6 för lågfrekvent inomhusbuller kan överskridas i bostäder belägna sydväst om Masthuggsterminalen. För att minska denna risk behöver avgasbuller från Danicas hjälpmaskiner dämpas ca 8 dB från 40 Hz frekvensområde.

För att dämpa det lågfrekventa buller som alstras på avgassidan behövs en komplettering med ytterligare ljuddämpare. Enligt information från Stenas tekniska inspektör bör det i befintliga skorstenstorn på Stena Danica finnas plats för att komplettera nuvarande ljuddämpare med ytterligare dämpare. Eftersom Danica har fem stycken hjälpmaskiner vilka är kopplade till var sitt avgasrör behövs det fem stycken ljuddämpare.

Stena har haft kontakt med företaget Vibratec Akustikprodukter AB för en bedömning av möjlighet och kostnad för tillverkning av lämpliga ljuddämpare. Vibratec anger att den ljuddämpare som normalt erbjuds för ändamålet är ljuddämpare av typen LH35. Vibratec anger att en detaljerad dimensioneringsberäkning behöver göras före beslut. Listpriset för standardljuddämpare LH35 i DN350-storleken är enligt Vibratec ca 40 000 kr/st. Stena Danicas inspektör bedömer att installation kan kosta ca SEK 40 000 – 50 000/ st. Montaget kompliceras av att flänsar inte är samma som original och att platsen för montaget

av ljuddämparna är svår. Inspektören bedömer den totala kostnaden till ett takpris på 500 000 SEK för inköp och montage av samtliga fem ljuddämpare.

Länsstyrelsen har i fråga om bostadshuset på Y i Göteborg anfört följande. Bostadshuset ligger öster om och helt nära Majnabbe-terminalen. Vid miljöprövningsdelegationens beslut uppmärksammades tyvärr inte det aktuella huset, som har höga bullernivåer från bolagets verksamhet. Bolaget påtalade inte heller särskilt i miljökonsekvensbeskrivningen att detta hus var mer utsatt än övriga bostadshus på andra sidan trafikleden.

Huset ligger på fastigheten X och omfattas av en detaljplan från den 23 augusti 1994. Planområdet omfattar fem byggnader och har beteckningen Q, dvs. marken får användas endast för befintlig, kulturhistorisk bebyggelse. När planen antogs användes tre av byggnaderna som bostäder. Det framgår av planbeskrivningen att bostäderna är bullerstörda från angränsande gator och att det kan visa sig lämpligare att ändra användningssätt av byggnaderna än att isolera dem, då detta kan vara svårt utan att byggnaderna förvanskas.

Länsstyrelsen bedömer att det inte är rimligt att angivna ljudnivåer ska gälla bostadshuset närmast verksamheter, det så kallade Y. Det skulle troligen omöjliggöra verksamheten på Majnabbeterminalen. Det är inte heller säkert att ett eventuellt beslut om krav på bullerisolering för att nå godtagbara inomhus-nivåer skulle vara möjligt på grund av det kulturmiljöhistoriska värdet av byggnaden. Sammanfattningsvis anser länsstyrelsen att miljöprövningsdelegationens beslut inte ska gälla på Y.

Nämnden har bl.a. anfört följande. Nämnden anser att bostadshuset på Y inte ska räknas in såvitt avser för verksamheten föreskrivna bullervillkor utan att närmaste bostäder ska vara de fastigheter som finns på andra sidan Oscarsleden.

Bostadshuset på Y ligger i direkt anslutning till Majnabbeterminalen. Det är endast ett bostadshus med två boende i ett område där andra hus används för föreningslokaler och inte bostäder. Fastigheten ligger en bit från övriga närmaste bostäder på andra sidan Oscarsleden.

Nämnden har ingen kännedom om det har kommit in klagomål från boende på fastigheten över störande buller från verksamheten. Y är en mindre lämplig lokalisering för bostäder eftersom fastigheten ligger i ett starkt bullerutsatt område, såväl buller från trafikleden som bolagets terminal.

Nämnden har vidare i e-post till domstolen den 6 maj 2015 angett i huvudsak följande. För kännedom har bolaget kommit in till miljöförvaltningen med information om planerad förändring av sin verksamhet. Bolaget har för avsikt att flytta den kajverksamhet som i dag sker på Kvillepiren till Majnabbeterminalen. Flytten medför en betydande ändring av bolagets verksamhet vid Majnabbeterminalen. Ändringen bör tas med i prövningen av slutliga villkor för buller. Som tillståndet är formulerat i dag är det inte anpassat för dessa förändringar utifrån miljöperspektivet. Miljöförvaltningen ser problem med detta. Det kan bli svårt att kunna reglera verksamheten om det uppkommer problem. – Nämnden har till nämnda e-post bifogat skrivelse undertecknad av C A, miljöcontroller vid bolaget, rubricerad Information om Majnabbe- och Kvilleterminalerna.

DOMSKÄL

Mark- och miljödomstolen konstaterar inledningsvis att målet enbart avser reglering av buller från den tillståndsgivna verksamheten vid Masthuggs- och Majnabbeterminalerna. På vilket sätt en eventuell framtida samordning av Danmarks- och Tysklandstrafiken ska ske vid en eventuell nedläggning av Masthuggsterminalen 2020 får, i den mån en sådan samordning inte är möjlig inom ramen för gällande tillstånd, bli föremål för särskild prövning. Motsvarande gäller för en framtida samordning vid en nedläggning av Kvilleterminalen.

Vad gäller de av bolaget nu överklagade villkoren gör domstolen följande bedömning.

Villkor 16. andra stycket avseende momentana ljud dag- och kvällstid

Den tillståndsgivna verksamheten vid Majnabbeterminalen medför periodvis tillfälligt höga ljudtoppar, s.k. momentana ljud, på omkring 80 dB(A) vid bostäderna på, från terminalen sett, andra sidan den högt trafikerade vägen Oscarsleden samt vid Eriksberg på andra sidan av Göta älv. De högsta ljudtopparna orsakas enligt utredningen av transport av lastbärare med släp med hårda hjul på fartygsklaff och landramp. Hur ofta så höga ljudtoppar som 80 dB(A) uppnås vid ovan angivna bostäder framgår inte av redovisad utredning och kan, enligt uppgift från bolaget vid sammanträdet den 3 mars 2015, heller inte beräknas utifrån hittills framtaget underlag. Utifrån redovisade uppgifter och vad som iakttagits vid synen är domstolens bedömning att tillfälligt höga ljudtoppar över 70 dB(A) troligen förekommer frekvent vid lastning och lossning av fartygen men att ljudtoppar på 80 dB(A) sannolikt endast förekommer undantagsvis.

Genom i målet redovisade uppgifter och det som iakttagits vid synen kan domstolen konstatera att bolaget de senaste fyra åren har vidtagit ett flertal åtgärder i syfte att minska momentana ljud som uppstår vid lastning och lossning av fartygen.

Åtgärderna utgörs i huvudsak av specialanpassade lösningar för just i detta fall förekommande fartygsklaffar och landramper. Detta eftersom det saknas sådana standardiserade bullerdämpande åtgärder samt att bullerdämpande avskärmningar inte bedömts kunna utformas effektivt. Vare sig länsstyrelsen eller nämnden har anfört att den genomförda utredningen varit bristfällig i förevarande del. Nämnda myndigheter har inte heller föreslagit åtgärder som skulle kunna innebära att verksamheten kan bedrivas utan att momentana ljud över 70 dB(A) förekommer vid bostäder. Mark- och miljödomstolens uppfattning är, mot bakgrund av angivna förhållanden, att den av MPD fastställda villkorsdelen med begränsningsvärden för momentant ljud dag- och kvällstid inte kan uppfyllas vid bedrivande av den tillståndsgivna verksamheten vid Majnabbeterminalen genom vidtagande av

tekniskt möjliga åtgärder. Redan av detta skäl ska villkorsdelen upphävas eller mildras för Majnabbeterminalen.

För verksamheten vid Masthuggsterminalen gäller däremot att de av MPD föreskrivna nivåerna för momentana ljud kan uppfyllas med marginal med de åtgärder som bolaget har åtagit sig att vidta före 2020 om verksamheten inte ska flyttas.

Med hänsyn till förhållandena som gäller på platserna, däribland närheten till starkt trafikerade gator och vägar, samt verksamheternas karaktär delar domstolen bolagets uppfattning att reglering av momentana ljud utöver ekvivalenta ljudnivåer i förevarande fall enbart motiveras av den olägenhet och den risk för hälsopåverkan som störd sömn nattetid medför. Den aktuella regleringen av momentana ljud dag- och kvällstid bedöms därmed vare sig vara lämplig eller ha stöd i praxis. Av det anförda följer att andra stycket i villkor 16 ska upphävas.

Som bolaget självt anfört bedrivs inom detta ett ständigt pågående förbättringsarbete, där utbyte av utrustning och nya tekniska lösningar i framtiden kan komma att innebära sänkta nivåer avseende momentant ljud. Domstolens uppfattning är vidare att en ljuddämpande avskärmning på kajen ut mot älven vid Majnabbeterminalen borde kunna utformas så att den på ett mer effektivt sätt än där nu befintlig avskärmning, vilken närmast kan beskrivas som ett plank, minskar momentana ljud från fartygsklaff och landramp vid bostäder på andra sidan Göta älv. Huruvida det är möjligt, dvs. tekniskt möjligt, miljömässigt motiverat och ekonomiskt skäligt, behöver dock utredas mer i detalj än den i utredningen översiktligt redovisade bedömningen avseende möjligheten att vidta bulleravskärmningar. Mot bakgrund av det här angivna och med hänsyn till att det föreligger visst hälsomässigt behov av sänkta nivåer av momentant ljud vid bostäder även dag- och kvällstid vid Majnabbeterminalen finner domstolen det vara lämpligt att delegera åt tillsynsmyndigheten att föreskriva om ytterligare försiktighetsmått vid denna

terminal om sådana kan bedömas som effektiva. En delegation med denna innebörd ska därför föreskrivas i enlighet med vad som framgår av domslutet.

Villkor 16. tredje stycket avseende momentana ljud nattetid

Bolaget har anfört att de bullerdämpande åtgärder som bolaget åtagit sig att vidta på ramper och fartygsklaffar vid Masthuggsterminalen inte räcker för att säkerställa att 60 dB(A) inte överskrids nattetid vid bostäder. Av utredningen framgår dock att om dessa åtgärder kompletteras med ytterligare åtgärder, upp till en sammanlagd kostnad av 5 – 5,5 miljoner kronor, kan buller från tillfälligt höga ljudtoppar sänkas ned mot 55 dBA vid bostäder. Mark- och miljödomstolen anser i likhet med MPD att detta inte utgör en oskäligt hög kostnad med hänsyn till det stora behovet av att minska momentana ljud nattetid vid bostäder.

Vad gäller Majnabbeterminalen framgår av verksamhetsbeskrivningen i ansökan om tillstånd att det endast varit aktuellt att bedriva verksamhet nattetid mellan kl. 06.00 och 07.00 för där, vid tiden för ansökan, förekommande Ro-Ro-fartyg. Numera bedrivs ingen verksamhet nattetid vid nämnda terminal. Bolaget har emellertid anfört att det önskar ha möjlighet att styra tidtabellerna oavsett utformning av bullervillkoren. Mark- och miljödomstolen anser att det av såväl Världshälsoorganisationens, WHO:s, riktlinjer för buller nattetid ("Night noise guidelines for Europe") som av Naturvårdsverkets rapport 6553, Eriksson, Nilsson & Pershagen, "Environmental Noise and Health: Current knowledge and research needs", framgår att det finns starka hälsomässiga skäl att begränsa momentana ljud nattetid ända fram till kl. 07.00. Domstolen bedömer vidare att en begränsning av buller nattetid mellan kl. 06.00 och 07.00 inte strider mot den rättskraft som det redan meddelade tillståndet medför även om det innebär en begränsning av möjligheten att bedriva den tillståndsgivna verksamheten denna tid. Sådan typ av tidmässig reglering är t.ex. vanligt förekommande gällande tåktverksamhet.

Sammantaget finner domstolen att bolagets överklagande såvitt avser villkor 16 tredje stycket ska avslås.

Villkor 16. sjätte stycket avseende kontroll av momentana ljudnivåer

Med hänsyn till att hamnverksamheten vid såväl Masthugget som Majnabbe är lokaliserad i närhet till tätbebyggda områden samt till verksamhetens varierande omfattning anser domstolen att behovet av att kontrollera momentana ljudnivåer är stort. Kontrollerna är väsentliga både som uppföljning av fastställt begränsningsvärde och som underlag för vidtagande av effektiva bullerdämpande åtgärder vid såväl Majnabbe- som Masthuggsterminalen. Betydelsen av det sistnämnda vinner även stöd av det bolaget uppgett vid sammanträdet i målet om att det inte finns några standardlösningar vad gäller bulleråtgärder utan att bolaget successivt arbetar fram unika lösningar för respektive hamn. Med beaktande av att kontrollernas omfattning och tiden för genomförande av åtgärder kan vara förhållandevis lång anser domstolen att det är tillräckligt att kontroll av momentana ljudnivåer sker en gång per år.

Domstolens tidigare redovisade bedömning att andra stycket i villkor 16 avseende momentana ljud dag- och kvällstid ska upphävas medför att det nu aktuella sjätte stycket i samma villkorspunkt avseende kontroll endast kommer att omfatta momentana ljud nattetid. Det får anses olämpligt att här föreskriva om kontrollåtgärder som inte har grund i något begränsningsvärde. Tillsynsmyndigheten har dock möjlighet att inom ramen för tillsynen föreskriva om sådan kontroll även för dag- och kvällstid. I sammanhanget ska även beaktas, vilket redogjorts för ovan (s. 23) att domstolen genom denna dom delegerar åt tillsynsmyndigheten att såvitt avser Majnabbeterminalen föreskriva om ytterligare försiktighetsmått i syfte att minska momentana ljud vid bostäder avseende alla tidpunkter på dygnet.

Det ovan angivna innebär sammanfattningsvis att överklagandet i förevarande del endast delvis ska bifallas i enlighet med vad som framgår av domslutet.

Villkor 17

Från hälsosynpunkt är det motiverat att begränsa lågfrekvent buller i bostäder, något som inte heller har ifrågasatts i målet.

Som framgår av bolagets redovisade utredning är det i första hand fartyget Stena Danicas hjälpmotorer som kan orsaka lågfrekvent buller av betydelse i bostäder. Som domstolen uppfattar det är den i sammanhanget avgörande frågan enbart om det är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt att installera effektiva ljuddämpare i hjälpmotorernas skorstenar på nämnda fartyg. Länsstyrelsen har anfört att en möjlig åtgärd kan vara att avveckla fartyget vid en flytt från Masthuggskajen och, i yttrandet till MPD, att anslutning till landel bör vara en effektiv åtgärd. Domstolen anser det inte vara tekniskt genomförbart att helt undvika användande av hjälpmaskinerna genom anslutning till landel. Krav innebärande att Stena Danica behöver avvecklas i förtid enbart pga. lågfrekvent buller får vidare anses vara såväl allt för ingripande med hänsyn till tillståndets rättskraft som ekonomiskt oskäligt.

Vad gäller möjligheten att installera ljuddämpare i skorstenarna på Stena Danica har bolaget i en komplettering efter sammanträdet den 3 mars 2015 redovisat ett preliminärt takpris på 500 000 SEK för inköp, installation och montage av fem standardljuddämpare, LH35 i DN350-storleken. Domstolen anser denna kostnad inte vara oskäligt hög med hänsyn till den minskade störning för boende i närområdet som skulle uppnås genom åtgärden. Emellertid har bolaget framfört att det krävs detaljprojektering för att klargöra om föreslagen ljuddämpare kan installeras med avsedd effekt. Om så inte är fallet behöver det utredas om en annan typ av ljuddämpare, en reaktiv ljuddämpare, kan användas i stället för standardljuddämparen. Genom att frågan således nu inte är tillräckligt utredd finner domstolen att det av MPD föreskrivna villkoret ska upphävas och att frågan om slutliga villkor avseende lågfrekvent buller återigen ska skjutas upp under en prövotid. För prövotiden ska föreskrivas ett utredningsuppdrag, U4., i enlighet med vad som anges i domslutet.

Bostäder vid Y

Vid domstolens ovan redovisade bedömningar och den utgång som följer därav saknar det betydelse för domstolens prövning i detta mål att det även finns bostäder vid Y.

Sammanfattning

Bolagets överklagande föranleder sammanfattningsvis mark- och miljödomstolen att ändra MPD:s nu överklagade beslut i enlighet med vad som framgår av domslutet. I övriga avseenden finner domstolen inte skäl att bifalla i målet framställda yrkanden.

Till förtydligande kan tilläggas att det nämnden angett om bolagets avsikt att flytta kajverksamhet som i dag sker på Kvillepiren till Majnabbeterminalen inte föranleder domstolen att göra en annan bedömning i de av bolaget nu överklagade delarna än vad som redovisats under rubrikerna ovan.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga 2 (DV 427)

Överklagande senast den 29 maj 2015.

Bodil Svensson

Gunnar Barrefors

I domstolens avgörande har deltagit rådmannen Bodil Svensson, ordförande, och tekniska rådet Gunnar Barrefors, samt de särskilda ledamöterna Stefan Andersson och Lars Heinesson. Föredragande har varit beredningsjuristen Linda Bidestedt.