



SVEA HOVRÄTT
Mark- och miljööverdomstolen
060101

DOM
2016-10-20
Stockholm

Mål nr
M 666-16

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Växjö tingsrätts, mark- och miljödomstolen, dom 2015-12-22 i mål M 3023-06,
se bilaga A

KLAGANDE OCH MOTPARTER

1. ABB AB

2. KBP i Karlskrona AB (tidigare Karlskrona Baltic Port AB)

3. Karlskrona kommun

Ombud för 1-3: P M

4. Länsstyrelsen i Blekinge län

MOTPART

C R

SAKEN

Slutliga villkor vad avser buller för tillstånd att bedriva befintlig och utökad
verksamhet i Verköhamnen

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSLUT

Mark- och miljööverdomstolen ändrar mark- och miljödomstolens dom endast på så sätt att villkoren 21-23, 25-27 och 30 ska ha följande lydelse:

21. Buller från hamnverksamhet vid ABB-kajen ska begränsas så att den ekvivalenta ljudnivån utomhus vid bostäder, med undantag för vad som anges nedan under villkorspunkt 24, och vid skolor, förskolor och vårdlokaler inte överstiger följande värden.

	<i>Tid T</i>	$L_{Aeq, T}^1$
Dag	kl. 06-18	47 dB
Kväll	kl. 18-22	45 dB
Natt	kl. 22-06	40 dB

Villkoret gäller inte fartygsrörelser under angöring och avfärd och inte externa fartyg vid kaj.

22. Buller från hamnverksamhet vid färjeterminalen ska begränsas så att den ekvivalenta ljudnivån utomhus vid bostäder, med undantag för vad som anges nedan under villkorspunkt 24, och vid skolor, förskolor och vårdlokaler inte överstiger följande värden.

	<i>Tid T</i>	$L_{Aeq, T}$
Dag	kl. 06-18	47 dB
Kväll	kl. 18-22	45 dB
Natt	kl. 22-06	40 dB

Villkoret gäller inte fartygsrörelser under angöring och avfärd och inte externa fartyg vid kaj.

23. Buller från hamnverksamhet vid kaj 1 och kaj 2 ska begränsas så att den ekvivalenta ljudnivån utomhus vid bostäder, med undantag för vad som anges nedan

¹ Den A-vägda ekvivalenta ljudnivån under en viss tidsperiod (T).

under villkorspunkt 24, och vid skolor, förskolor och vårdlokaler inte överstiger följande värden.

	<i>Tid T</i>	<i>L_{Aeq, T}</i>
Dag	kl. 06-18	47 dB
Kväll	kl. 18-22	45 dB
Natt	kl. 22-06	40 dB

Villkoret gäller inte fartygsrörelser under angöring och avfärd och inte externa fartyg vid kaj.

25. Verksamheten får inte medföra att lågfrekvent buller inomhus i sovrum och rum för daglig samvaro överskrider följande värden.

Tersband (Hz)	31,5	40	50	63	80	100	125	160	200
Ljudtrycksnivå (dB)	56	49	43	41,5	40	38	36	34	32

Villkoret gäller inte fartygsrörelser under angöring och avfärd och inte externa fartyg vid kaj.

26. Den momentana ljudnivån nattetid från hamnverksamhet vid färjeterminalen får inte överstiga $L_{AFmax}^2 = 55$ dB utomhus vid bostäder och vårdlokaler. Villkoret anses uppfyllt även om nyssnämnda värde överskrids med högst 10 dB vid högst 2 tillfällen per natt.

Villkoret gäller inte fartygsrörelser under angöring och avfärd och inte externa fartyg vid kaj.

27. Den momentana ljudnivån nattetid från hamnverksamheten vid kaj 1 och 2 får inte överstiga $L_{AFmax} = 55$ dB utomhus vid bostäder och vårdlokaler. Villkoret anses

² Den högsta A-vägda ljudnivån.

uppfyllt även om nyssnämnda värde överskrids med högst 10 dB vid högst 2 tillfällen per natt.

Villkoret gäller inte fartygsrörelser under angöring och avfärd och inte externa fartyg vid kaj.

30. För den samlade verksamheten ska det upprättas en handlingsplan som syftar till att begränsa höga ljudnivåer från externa fartyg. Handlingsplanen ska bland annat omfatta mätningar eller beräkningar och förslag på skäliga åtgärder. Uppföljning av åtgärderna i handlingsplanen ska redovisas i den årliga miljörapporten om inte tillsynsmyndigheten medger annat. Handlingsplanen ska ges in till tillsynsmyndigheten senast tre månader efter lagakraftvunnen dom.

YRKANDEN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

Länsstyrelsen i Blekinge län (länsstyrelsen) har yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska ändra mark- och miljödomstolens dom på så sätt att

- villkoren 21-23 upphävs och ersätts med ett bullervillkor för kommunen som tillståndshavare med lydelsen ”För den samlade hamnverksamheten (dock inte fartygsrörelser under angöring och avfärd) ska buller begränsas så att den ekvivalenta ljudnivån utomhus vid bostäder, med undantag för vad som anges under villkorspunkt 24, och vid skolor, förskolor och vårdlokaler, inte överstiger följande värden $L_{Aeq,T} = 50$ dB(A) dag (06-18) och $L_{Aeq,T} = 45$ dB(A) övrig tid (18-06),
- villkor 26 upphävs samt att
- villkoren 28-29 justeras till följd av upphävandet av villkor
- villkor 30 ändras så att kommunen ska upprätta en handlingsplan för den samlade verksamheten.

Verksamhetsutövarna har motsatt sig länsstyrelsens yrkanden.

ABB AB, KBP i Karlskrona AB och Karlskrona kommun (verksamhetsutövarna) har yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska ändra mark- och miljödomstolens dom på så sätt att

- begränsningsvärdena i villkor 21-23 samt 26-27 inte ska gälla buller från externa fartyg vid kaj,
- villkor 25 i första hand upphävs och i andra hand dels ska gälla för var och en av ABB och KBP, dels inte ska gälla buller från externa fartyg vid kaj.

Länsstyrelsen har medgivit verksamhetsutövarnas yrkanden att villkor 21-23 och 25-27 inte ska gälla buller från externa fartyg vid kaj, men har bestritt deras yrkanden vad avser upphävande av villkor 25 och att villkoret ska gälla var och en av ABB och KBP.

C R har motsatt sig verksamhetsutövarnas ändringsyrkanden.

UTVECKLANDE AV TALAN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN**Verksamhetsutövarna**Buller från externa fartyg

Praxis har slagit fast att olägenheter från fartyg som anlöper allmän svensk hamn ska beaktas vid tillståndsprövningen. För att villkorsreglering ska kunna ske förutsätts emellertid att verksamhetsutövaren har faktiska och rättsliga möjligheter att ta ansvar för att villkoret kan uppfyllas. Vid tillståndsprövningen av hamnverksamhet i Göteborgs hamn undantogs buller från externa fartyg från föreskrivna begränsningsvärden och det bestämdes att sådant buller istället ska följas upp inom ramen för en handlingsplan. Villkorsprövningen avseende Kapellskärs hamn resulterade i villkor med begränsningsvärden som omfattade även externa fartyg; dock föreskrevs begränsningsvärden som var 5 dB(A) enheter högre än om man undantagit externa fartyg. Förhållandena i Verköhamnen är sådana att buller från externa fartyg vid kaj måste undantas från straffsanktionerade villkor med begränsningsvärden.

De fartyg som anlöper ABB:s hamn kommer att vara av två slag, antingen kan det vara kundernas fartyg som hämtar upp sjökabel tillverkad i ABB:s sjökabelfabrik eller ABB:s eget fartyg i de fall ABB både tillverkar kabeln och utför sjökabelinstallationen åt kunderna. För de fartyg som ägs, hyrs eller kontrakteras av kunderna saknar ABB faktisk och rättslig rådighet att fatta beslut om fartygets utformning såsom ombyggnation av fartygens elsystem för att möjliggöra anslutning till land-el. Eftersom det kan gå flera år mellan kundernas kabelinköp, om de alls återkommer, kan det invändas att det inte är ekonomiskt försvarbart att bygga om fartygen för ett enda eventuellt anlöp till ABB:s kaj. Det är därför svårt att avtalsvägen kräva att kunderna ska göra detta.

ABB har beställt ett eget kabelutläggningsfartyg - vilket alltså inte kommer att utgöra ett externt fartyg – och som beräknas att levereras år 2017. Fartyget kommer att

utrustas för landelanslutning vid kaj och med hybriddrift/batterikraft som backup i händelse av strömbortfall eller belastningsförändringar på landelanslutningen. ABB planerar att anpassa kajen så att fartyget kan drivas med land-el under lastning och lossning. Fartyget kommer också att utrustas med högfrekvensmotorer som minskar spridningen av lågfrekvent buller och som kan köras med varierande varvtal, vilket reducerar buller och andra emissioner. Ett SCR-system för selektiv rökgasrening kommer också att ha en ljuddämpande effekt. Fartygets avgasrör kommer att sitta på babord sida och vara riktat bort från bostadsbebyggelsen när det ligger vid kaj. Fartygets lastbärare (vridskivor) för lastning och lossning av kabel kommer att vara inbyggda, vilket minskar ljud från lastning och lossning. Därtill har bolaget installerat en landelutrustning för fartyget Topaz Installer med kapacitet att driva fartygets basfunktioner som pumpar och värme. Utrustningen kan också erbjudas andra mindre fartyg som har möjlighet att ta emot land-el med den spänning och effekt som installerats.

ABB:s kaj kan ta emot två fartyg för lastning och lossning samtidigt. Fartyg ligger inne för kabellastning ett begränsat antal dygn per år och har som medeltal varit färre än 40 dygn de senaste fem åren. Bullret orsakas huvudsakligen av fartygen vid lastning av kabel. Lastningen av kabel är inte tidtabellbunden och måste ske dygnet runt när ett fartyg angör ABB:s industrihamn.

ABB har inte några möjligheter att avtalsvägen eller på annat sätt påverka hur de externa fartygen är utformade med avseende på bullerprestanda. Bolaget kommer att erbjuda anslutning till land-el men om detta blir verklighet beror på fartygens utrustning.

Bolaget har också köpt den bostadsfastighet som är belägen vid mottagningspunkten 5 i ÅF- Infrastructures olika underlagsrapporter och som villkorsregleras i villkor 24. Denna fastighet kommer inte att användas för bostadsändamål.

KBP för en löpande dialog med de rederier som trafikerar bolagets kajer om bland annat bullerförhållanden och förutsättningar att åtgärda fartygens bullerkällor när de ligger vid kaj. KBP och Stena Line har genomfört omfattande investeringar för att de

båda fartyg som ägs av Stena Line ska kunna ligga tysta vid kaj tack vare inkoppling till land-el. Det är dock inte möjligt att alltid ansluta fartyg till land-el. Det gäller framförallt vid uppehåll som understiger två timmar. Huruvida externa fartyg kopplar in sig beror också på fartygens utrustning, spänningsbehov, frekvens och kopplingar. Den tredje färjan som i nuläget trafikerar hamnen är ett externt fartyg som inte har möjlighet koppla in sig på grund av att de tekniska förutsättningarna inte uppfylls. Då hamnen utgör en allmän hamn finns inte heller förutsättningar att vidta eller kräva av rederier som vill anlöpa att de ska genomföra specifika investeringar för att få trafikera hamnen.

Kommunens hamnverksamhet har sådan omfattning och inriktning att det helt saknas förutsättningar att vidta eller kräva bullerbegränsande åtgärder på de fartyg som trafikerar kommunens del av Verköhamnen.

Prövningsunderlaget visar tydligt att verksamhetsutövarna saknar förutsättningar att ta ett straffsanktionerat ansvar för det buller som genereras från externa fartyg när de ligger vid kaj och ett sådant ansvar är därför orimligt. Den omständigheten att villkoren konstruerats så att straffansvaret inte inträder omedelbart vid överskridande av begränsningsvärdet föranleder ingen annan bedömning. Villkor 30 föreskriver den typ av handlingsplan som Transportstyrelsen föreslagit.

Lågfrekvent buller

Verksamhetsutövarna har låtit ÅF Infrastructure AB utföra en kompletterande beräkning av lågfrekvent buller utöver de rapporter som finns i prövotidshandlingarna. Beräkningarna bygger på antagandet att två fartyg av den mest bullrande sorten ligger vid var och en av ABB:s och KBP:s kajer. Att kommunens hamnverksamhet inte finns med i beräkningarna beror på att kommunens kajer ligger så långt från mottagningspunkterna att verksamheten vid dess kajer inte kan påverka utfallet av beräkningarna. Av beräkningarna framgår att de högsta ljudnivåerna uppstår vid mottagarpunkt 4 och att i övriga mottagarpunkter är ljudnivåerna lägre. De sammantagna ljudnivåerna i värstascenariot ligger under angivna begränsningsvärden för samtliga frekvensband. Vid antagande om ett mer normalt driftsscenario, dvs. att

ett fartyg ligger vid ABB:s kaj och ett vid KPB:s kaj, är de beräknade ljudnivåerna genomgående 3 dB(A)-enheter lägre, vilket ger ytterligare marginal till begränsningsvärdena i villkoret. Underlaget visar tydligt att särskilda begränsningsvärden för lågfrekvent buller inte är påkallade. Om villkor anses påkallat ska sådana värden föreskrivas genom separata villkor för respektive utövare ABB och KBP. Bidraget från kommunens verksamhet är försumbart varför villkor för kommunen inte är påkallat. Som separata villkor kan de i villkorspunkten 25 föreskrivna värdena tillämpas.

Separata bullervillkor

Efter tillståndsdomen 2009 har hamnverksamheten delats upp mellan tre separata verksamhetsutövare vilka bedriver hamnverksamhet inom geografiskt och funktionellt skilda delar av hamnområdet. Det finns inget hinder mot att verksamhetsutövare innehar ett tillstånd enligt miljöbalken som inhämtats av en tidigare utövare av verksamheten. Tillståndet är knutet till den miljöfarliga verksamheten som prövats genom tillståndet. Om den tillståndsprövade verksamheten övergår på annan behöver inte förvärvaren inhämta ett nytt tillstånd utan den nya verksamhetsutövaren kan återropa det meddelade tillståndet i sin verksamhet. Enda kravet är att tillsynsmyndigheten underrättas om det ändrade förhållandet. Var och en av verksamhetsutövarna innehar tillståndet i de delar som avser deras respektive verksamhet. Det föreligger därför inget formellt hinder att meddela separata bullervillkor för de tre separata hamnverksamheterna. Vidare föreligger goda skäl för en sådan villkorskonstruktion.

De tre hamnverksamheterna ger upphov till buller av olika karaktär och intensitet. Förutsättningarna för att begränsa bullret är dessutom olika. Separata villkor kan föreskrivas utan att det riskerar leda till några tillämpningsproblem eller oacceptabla störningar i omgivningen. Detta eftersom ABB vars kaj ligger närmast mottagningspunkten 4 svarar för den dominerande ljudnivån och att KBP:s verksamhet endast marginellt leder till en sammantaget högre ljudnivå. Genom separata villkor ges respektive utövare en möjlighet att bedriva sin hamnverksamhet utan beroende till hur de andra verksamhetsutövarna väljer att bedriva sina hamnverksamheter. Huruvida ett

begränsningsvärde innehålls ligger därmed helt inom verksamhetsutövarens egen kontroll. Separata villkor premierar de bolag som upprättar effektiva kontroll- och handlingsprogram som gör att fartyg med för högt buller kan undvikas.

Ett gemensamt bullervillkor riskerar att göra ansvarsfrågan vid ett bulleröverskridande oklar. Med ett gemensamt villkor blir det mer komplicerat att utreda vilka fartyg som orsakat ett eventuellt överskridande, t. ex om ett fartyg vid ABB respektive KBP var och en för sig klarar villkoret men att de tillsammans åstadkommer ett överskridande. Ett gemensamt villkor kan innebära att alla anlöpande fartyg måste mätas och att de olika verksamhetsutövarna sinsemellan planerar verksamheten så att de mest kritiska fartygen inte kommer samtidigt. Det är viktigt att bullervillkoren får en sådan utformning att var och en av verksamhetsutövarna har inflytande och kontroll över vad som krävs för att verksamheten ska vara förenlig med ställda krav. Villkor som uppfyller detta underlättar också för tillsynsarbetet.

Länsstyrelsen

Det är kommunen som är tillståndshavare. Det är inte möjligt att föreskriva villkor för någon annan än tillståndshavaren eftersom det är tillståndet som får förenas med villkor. Den omständigheten att ABB och KBP nyttjar kommunens tillstånd för att bedriva hamnverksamhet i Verköhamnen medför inte att bolagen blir tillståndshavare. Det föreligger inte heller en sådan situation att det finns förutsättningar att meddela tillstånd med gemensamma villkor för olika verksamhetsutövare med stöd av 16 kap. 8 § miljöbalken. Länsstyrelsen tolkar verksamhetsutövarnas villkorsförslag som att de bedömt det möjligt att bedriva verksamheten, så att ett villkor med högsta ekvivalenta bullernivåer på 50 dB(A) dagtid och 45 dB(A) övrig tid kan innehållas. Det är angeläget att, av de skäl som mark- och miljödomstolen angett, villkoret om lågfrekvent buller behålls för de fartyg som inte är externa.

C R

Som boende i näraliggande bostadsområde med öppen vattenyta till industri- och hamnområdet kan hon konstatera att det alltid är buller från Verkö. Bullret har ökat påtagligt sedan tidigare prövning. Vid tillståndsprövningen år 2008-2009 framkom att

det mest bullrande fartyget i färjetrafiken togs ur drift år 2008 och att ett nytt tystgående fartyg var på gång. För fartygen som lastade sjökabel skulle framöver alltid anslutning till land-el gälla. Hamnverksamhet nattetid skulle inte heller förekomma. Det förväntades att både störande buller och avgaser från hamnverksamheten skulle elimineras. Efter en tid satte verksamhetsutövarna in externa fartyg som bullrar och inte har möjlighet till anslutning till land-el. Dessa fartyg ligger i hamn även nattetid med påslagna motorer. Sedan sommaren 2013 har en tredje färja trafikerat linjen Karlskrona-Gdynia vilken är mer bullrande och mer lik den färja som togs ur drift 2008. Ett fartyg av denna typ har från sommaren 2013 regelbundet trafikerat linjen med flera avgångar per vecka, inkluderande helgdagsuppehåll i hamnen och ibland uppehåll hela nätter.

Samtliga fartyg – både de största kabellastande fartygen och de som används i färjetrafiken – hörs inomhus när fartygens motorer är påslagna, vilket de oftast är eftersom anslutning till land-el används i mycket begränsad utsträckning. Motorens dova mullrande toner tränger igenom husväggarna och förhindrar nattsömn. Det dova mullret upplevs som buller och vibrationer. Beträffande den del av hamnverksamheten som gäller lastning av sjökabel innebär förslaget att bullervillkoren inte ska omfatta externa fartyg en avvikelse från företagets uppgift från 2010 om att alltid använda land-el för kabellastande fartyg och från de krav och intentioner som ställdes i tidigare domar. Vidare var buller och vibrationer från fartyg vid ankomst och avgång föremål för omfattande klagomål i de tidigare faserna av tillståndsprövningen. I den nu överklagade domen undantas fartygsrörelser under angöring och avfärd.

Det är av största vikt att all hänsyn tas till kringliggande bostadsområden så att de boende tillförsäkras en hälsosam boendemiljö och ostörd nattsömn. Handlingsplanen som ska gälla är att de bullrande externa fartygen omedelbart tas bort. Krav på fullständigt utnyttjande av landelanläggningen ska vara ett krav. Förutom hamnbullret är även industribullret störande och ska beaktas då ljudnivåerna för hamnverksamheten bestäms.

REMISSYTTRANDE FRÅN TRANSPORTSTYRELSEN

Det finns inga internationella krav när det gäller omgivningsbuller från fartyg som inte används för inlandssjöfart. Däremot bör hamnen arbeta med en handlingsplan som syftar till att minska bullret från de externa fartygen för att sträva mot de ljudnivåer som anges i de senaste industribullervägledningarna från Naturvårdsverket och Boverket. En sådan handlingsplan skulle kunna innehålla ett uppföljande mätprogram, uppföljning av antal externa fartyg som angör hamnen samt möjliga åtgärder. Exempel på åtgärder skulle kunna vara någon typ av bullerdifferentierad hamnavgift, isolering av hus för att möjliggöra nattsömn, fler/längre bullerskärmar etc.

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL**Prövningsramen**

Frågan i målet rör utformningen av de slutliga villkoren avseende buller för den hamnverksamhet i Verköhamnen som fått tillstånd av miljödomstolen den 11 februari 2009, med de ändringar som Miljööverdomstolen meddelade den 2 juni 2010. Den tillståndsgivna verksamheten avser 1 700 anlöp per år av fartyg i kommersiell drift.

Villkoren 21-23 och 26-27, ekvivalenta och momentana bullernivåerUppdelning av villkoren

Hamnverksamheten bedrivs gemensamt av tre verksamhetsutövare med stöd av det tillstånd som meddelats. Villkoren avser den tillståndsgivna verksamheten och kan inte knytas till enskilda verksamhetsutövare. Som villkoren 21-23 avseende ekvivalent buller och 26-27 avseende momentant buller är utformade framgår det inte alldeles tydligt att villkoren avser olika verksamhetsdelar. Villkoren ska därför i enlighet med vad länsstyrelsen anfört ändras så att de inte riktar sig mot respektive verksamhetsutövare. Det finns emellertid inte något som i och för sig hindrar att separata bullervillkor förskrivs för verksamheten vid de olika hamndelarna. Bullret har olika karaktär vid de olika delarna av hamnen och kontrollen av ljudnivåerna från den

samlade verksamheten kan underlättas. Både länsstyrelsen och verksamhetsutövarna kan godta att villkoren ändras på det sättet. Mark- och miljööverdomstolen finner därför att utformningen av villkoren ska bifallas på det sätt som framgår av domslutet.

Externa fartyg

Verksamhetsutövarna har yrkat att begränsningsvärdena inte ska gälla buller från de fartyg som de inte äger eller på annat sätt råder över, s.k. externa fartyg. De har därvid framhållit att hamnen är en allmän hamn, att de är beroende av att även externa fartyg kan angöra hamnen och att de inte kan kräva att bullerdämpande åtgärder vidtas på dessa fartyg och deras utrustning. Länsstyrelsen har medgivit yrkandet.

En allmän utgångspunkt vid villkorsskrivning är att tillståndshavaren ska ha rättsliga och faktiska förutsättningar att klara de krav som villkoret innebär. När det gäller buller från de externa fartygen finner Mark- och miljödomstolen att verksamhetsutövarna i detta fall inte har sådana förutsättningar och, att de villkor som reglerar vilka bullernivåer som inte får överstigas i omgivningen, därmed inte kan omfatta buller från de externa fartygen.

De externa fartygen ger dock upphov till störningar för omgivningen och det är väsentligt att dessa begränsas så långt möjligt. Verksamhetsutövarna har redovisat åtgärder som vidtagits för att begränsa buller även i anslutning till externa fartyg och också redovisat hur externa fartyg kan komma att ersättas av ett eget. Det fortsatta arbetet med att begränsa bullerstörningar från de externa fartygen styrs av villkor 30, som ställer krav på att en handlingsplan ska upprättas och följas upp.

Begränsningsvärdena i villkoren 21-23 och 26-27 bör inte omfatta buller från de externa fartygen och villkoren ska därför ändras så som verksamhetsutövarna yrkat.

Villkor 25, lågfrekvent buller

Mark- och miljööverdomstolen finner, av samma skäl som anförts ovan, vad avser villkoren för ekvivalent och momentant utomhusbuller, att inte heller

begränsningsvärdena för lågfrekvent buller bör omfatta externa fartyg, men instämmer i övrigt i mark- och miljödomstolens bedömning att det lågfrekventa bullret bör villkorsregleras, men att reglering inte bör ske genom separata villkor för de olika verksamhetsdelarna. Villkoret ska därför endast ändras så att det inte omfattar buller från externa fartyg.

Villkoren 28 -30, övriga frågor

Ändringarna av villkorspunkterna 21-23 och 25-27 utgör inte skäl att justera villkorspunkterna på annat sätt än att villkorspunkten 30 ska utformas så att den inte riktas mot de nu aktuella verksamhetsutövarna, utan så att den tydligt utgör ett villkor för den tillståndsgivna verksamheten, oavsett vem som nyttjar tillståndet.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga B

Överklagande senast den 17 november 2016.

I avgörandet har deltagit hovrättsrådet Henrik Löv, tekniska rådet Anna-Lena Rosengården, hovrättsrådet Birgitta Bylund Uddenfeldt och hovrättsassessorn Anita Seveborg, referent.



Rättelse/komplettering

Dom, 2015-12-22

Rättelse, 2016-01-08

Beslutat av: rådmannen Bengt Johansson

Sid 2

villkor 21 Kväll kl.18-22 ska vara 45 dB

villkor 22 Kväll kl .18-22 ska vara 45 dB

villkor 23 Kväll kl. 18-22 ska vara 45 dB



SÖKANDE

1. Karlskrona kommun, hamnavdelningen

2. KBP i Karlskrona AB

3. ABB AB, High Voltage Cables

Ombud för 1-3:
P M

SAKEN

Ansökan om tillstånd att bedriva befintlig och utökad hamnverksamhet i Verköhamnen i Karlskrona kommun, Blekinge län; nu fråga om slutliga villkor för buller från verksamheten

Avrinningsområde: 79/80
Koordinater (SWEREF 99): N: 6224600 E: 539100

DOMSLUT

Mark- och miljödomstolen avslutar provotiden beträffande utredningsförordnandet U2 och upphäver den provisoriska föreskriften P1 i miljödomstolens dom den 11 februari 2009 och fastställer följande slutliga villkor för buller från hamnverksamheter i Verköhamnen, Karlskrona.

21. För ABB:s hamnverksamhet gäller att buller från hamnverksamhet vid ABB-kajen (gäller dock inte fartygsrörelser under angöring och avfärd) ska begränsas så att den ekvivalenta ljudnivån utomhus vid bostäder, med undantag för vad som anges nedan under villkorspunkt 24, och vid skolor, förskolor och vårdlokaler inte överstiger följande värden.

	<i>Tid T</i>	$L_{Aeq, T}^1$	
Dag	kl. 06-18	47	dB
Kväll	kl. 18-22	43	dB
Natt	kl. 22-06	40	dB

22. För Baltic Ports hamnverksamhet gäller att buller från hamnverksamhet vid färjeterminalen (gäller dock inte fartygsrörelser under angöring och avfärd) ska begränsas så att den ekvivalenta ljudnivån utomhus vid bostäder, med undantag för vad som anges nedan under villkorspunkt 24, och vid skolor, förskolor och vårdlokaler inte överstiger följande värden.

	<i>Tid T</i>	$L_{Aeq, T}$	
Dag	kl. 06-18	47	dB
Kväll	kl. 18-22	43	dB
Natt	kl. 22-06	40	dB

23. För kommunens hamnverksamhet gäller att buller från hamnverksamhet vid kaj 1 och kaj 2 (gäller dock inte fartygsrörelser under angöring och avfärd) ska begränsas så att den ekvivalenta ljudnivån utomhus vid bostäder, med undantag för vad som anges nedan under villkorspunkt 24, och vid skolor, förskolor och vårdlokaler inte överstiger följande värden.

	<i>Tid T</i>	$L_{Aeq, T}$	
Dag	kl. 06-18	47	dB
Kväll	kl. 18-22	43	dB
Natt	kl. 22-06	40	dB

24. För bostad vid mottagarpunkt 5 enligt sökandenas mätprogram som det har redovisats i prøvotidsredovisningen, ska gälla följande ekvivalenta ljudnivåer.

	<i>Tid T</i>	$L_{Aeq, T}$	
Dag	kl. 06-18	48	dB
Övrig tid	kl. 18-06	43	dB

25. Verksamheten får inte medföra att lågfrekvent buller inomhus i sovrum och rum för daglig samvaro överskrider följande värden.

Tersband (Hz)	31,5	40	50	63	80	100	125	160	200
Ljudtrycksnivå (dB)	56	49	43	41,5	40	38	36	34	32

Villkoret gäller dock inte fartygsrörelser under angöring och avfärd.

¹ Den A-vägda ekvivalenta ljudnivån under en viss tidsperiod (T).

26. Baltic Ports hamnverksamhet. Den momentana ljudnivån nattetid från hamnverksamhet vid färjeterminalen får inte överstiga $L_{AFmax} = 55 \text{ dB}^2$ utomhus vid bostäder och vårdlokaler (gäller dock inte fartygsrörelser under anöring och avfärd). Villkoret anses uppfyllt även om nyssnämnda värde överskrider med högst 10 dB vid högst 2 tillfällen per natt.
27. Kommunens hamnverksamhet. Den momentana ljudnivån nattetid från hamnverksamheten vid kaj 1 och 2 får inte överstiga $L_{AFmax} = 55 \text{ dB}$ utomhus vid bostäder och vårdlokaler (gäller dock inte fartygsrörelser under anöring och avfärd). Villkoret anses uppfyllt även om nyssnämnda värde överskrider med högst 10 dB vid högst 2 tillfällen per natt.
28. Bullermätning ska utföras antingen som immissionsmätning eller som närfältsmätning och beräkning. Ekvivalentvärdena i villkor 21- 24 ovan ska beräknas under hela de tidsperioder som anges ovan. Kontroll 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.
- Immissionsmätning av lågfrekvent ljud ska ske vid klagomål som tillsynsmyndigheten bedömer vara relevanta, och i övrigt efter samråd med tillsynsmyndigheten.
29. Om ljudnivån överskrider något av de värden som anges i villkor 21-27 ovan ska underrättelse om detta lämnas till tillsynsmyndigheten snarast och senast inom en vecka från det att resultatet kommit till berörd verksamhetsutövers kändedom. Underrättelsen ska innehålla uppgift om vilka åtgärder som avses vidtas för att ett överskridande inte ska upprepas. Villkoret ska trots vad som sagts i villkor 21-27 anses uppfyllt om en förnyad mätning inom två veckor, eller den längre tid som tillsynsmyndigheten medger, från det att underrättelse till tillsynsmyndigheten gjordes, ger ett resultat som inte överskrider värdet. Villkor 21-27 ska vidare anses uppfyllt om den totala ekvivalenta ljudnivån

² Den högsta A-vägda ljudnivån.

från den samlade hamnverksamheten, vid den förnyade mätningen, inte överskrider $L_{Aeq, T} = 50$ dB dag (kl. 6-18) och $L_{Aeq, T} = 45$ dB övrig tid (kl. 18-06).

Tidpunkten för den förnyade mätningen ska bestämmas i samråd med tillsynsmyndigheten.

30. ABB, Baltic Port och Kommunen ska, gemensamt eller var för sig, upprätta en handlingsplan som syftar till att begränsa höga ljudnivåer från externa fartyg. Handlingsplanen ska bland annat omfatta mätningar eller beräkningar och förslag på skäliga åtgärder. Uppföljning av åtgärderna i handlingsplanen ska redovisas i den årliga miljörapporten om inte tillsynsmyndigheten medger annat. Handlingsplanen ska ges in till tillsynsmyndigheten senast tre månader efter lagkraftvunnen dom.
-

BAKGRUND

Växjö tingsrätt, miljödomstolen, lämnade i dom den 11 februari 2009 Karlskrona kommun tillstånd dels enligt 9 kap. miljöbalken att bedriva hamnverksamhet i Verköhamnen, dels enligt 11 kap. miljöbalken avseende muddring och utbyggnad av ny kaj. I domen sköt domstolen upp bland annat frågan om slutliga villkor avseende buller. Miljööverdomstolen ändrade den 2 juni 2010 utredningsförordnandet U2 och prövotidsföreskriften P1 till följande lydelse.

U2. Sökanden ska även utreda möjligheterna att minska de sammantagna bulleremissionerna från hamnområdet så att ljudnivån utomhus vid bostäder inte överskrider Naturvårdsverkets riktvärden för nyetablerad industri enligt SNVRR 1978:5, rev. 1983 och ljudnivån inomhus inte överskrider Socialstyrelsens Allmänna råd om buller inomhus, SOSFS 2005:6, avseende lågfrekvent buller. Redovisning av genomförda utredningar och förslag till slutliga villkor ska beträffande U2 ske senast den 31 december 2013.

P1. Buller från direkt hamnrelaterad verksamhet och indirekt hamnrelaterad verksamhet inom hamnområdet skall begränsas så att den ekvivalenta ljudnivån utomhus vid bostäder inte överstiger följande riktvärden*; under tiden från den 1 juli 2011.

Dag, kl. 07 – 18	53 dB (A)
Kväll, kl. 18 – 22	50 dB (A)
Natt, kl. 22 – 07	45 dB (A).

*Med riktvärde avses ett värde som, om det överskrids, medför skyldighet för tillståndshavaren att vidta åtgärder så att värdet kan innehållas.

Under prövotiden har som verksamhetsutövare även Karlskrona Baltic Port AB, sedermera namnändrat till KBP i Karlskrona AB (nedan benämnt ”Baltic Port”), och ABB AB tillkommit. Tillsammans med Karlskrona kommun utgör de vad som fortsättningsvis betecknas som sökandebolagen alternativt sökandena eller verksamhetsutövarna. Mark- och miljödomstolen förlängde den 26 juni 2014 prövotiden till den 31 mars 2015 .

ABB AB, KBP i Karlskrona AB och Karlskrona kommun har gemensamt ingivit prövotidsredovisning med förslag till slutliga bullervillkor för respektive verksamhetsutövaras verksamhet i Karlskrona Hamn.

PRÖVOTIDSREDOVISNING

Förslag till slutliga villkor

Verksamhetsutövarna föreslår att domstolen

- (i) avslutar prövotiden enligt utredningsvillkor U2;
- (ii) upphäver den provisoriska föreskriften P1; och
- (iii) föreskriver följande ytterligare villkor för 2009 års tillstånd, inklusive medgivna ändringar efter remiss.

18. ABB:s hamnverksamhet. Buller från hamnverksamhet vid ABB-kajen (buller från externa fartyg inte inkluderade) ska begränsas så att den ekvivalenta ljudnivån utomhus vid bostäder och vid skolor, förskolor och vårdlokaler inte överstiger följande värden.

Dag, kl. 6-18	48	dB (A)
Övrig tid	43	dB (A)

19. Baltic Ports hamnverksamhet. Buller från hamnverksamhet vid färjeterminalen (buller från externa fartyg inte inkluderade) ska begränsas så att den ekvivalenta ljudnivån utomhus vid bostäder och vid skolor, förskolor och vårdlokaler inte överstiger följande värden.

Dag, kl. 6-18	48	dB (A)
Övrig tid	43	dB (A)

20. Kommunens hamnverksamhet. Buller från hamnverksamhet vid kaj 1 och kaj 2 (buller från externa fartyg inte inkluderade) ska begränsas så att den ekvivalenta ljudnivån utomhus vid bostäder och vid skolor, förskolor och vårdlokaler inte överstiger följande värden.

Dag, kl. 6-18	48	dB (A)
Övrig tid	43	dB (A)

21. Baltic Ports hamnverksamhet. Den momentana ljudnivån nattetid från hamnverksamhet vid färjeterminalen (buller från externa fartyg inte inkluderade) får inte överstiga 60 dB (A) utomhus vid bostäder och vårdlokaler. Villkoret anses uppfyllt även om nyssnämnda värde överskrids med högst 10 dB (A) vid högst 5 tillfällen per natt.

22. Kommunens hamnverksamhet. Den momentana ljudnivån nattetid från hamnverksamhet vid kaj 1 och kaj 2 (buller från externa fartyg inte inkluderade) får inte överstiga 60 dB (A) utomhus vid bostäder och vårdlokaler. Villkoret anses uppfyllt även om nyssnämnda värde överskrids med högst 10 dB (A) vid högst 5 tillfällen per natt.

23. Gemensamt villkor. Bullermätning ska utföras antingen som immissionsmätning eller som närfaltemätning och beräkning. Ekvivalentvärdena i villkor 18-20 ovan ska beräknas under hela de tidsperioder som anges ovan. Kontroll 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.

Om ljudnivån överskrider något av de ekvivalentvärden som anges i villkor 18-20 ovan ska underrättelse om detta lämnas till tillsynsmyndigheten snarast och senast inom en vecka från det att resultatet kommit till berörd verksamhetsutövers kändedom. Underrättelsen ska innehålla uppgift om vilka åtgärder som avses vidtas för att ett överskridande inte ska upprepas. Villkoret ska trots vad som sagts i villkor 18-20 anses uppfyllt om en förnyad mätning inom två

veckor, eller den längre tid som tillsynsmyndigheten medger, från det att underrättelse till tillsynsmyndigheten gjordes, ger ett resultat som inte överskrider värdet. Villkoret ska vidare anses uppfyllt om den totala ekvivalenta ljudnivån från den samlade hamnverksamheten, vid den förnyade mätningen, inte överskrider 50 dB (A) dag och 45 dB (A) övrig tid.

Tidpunkten för den förnyade mätningen ska bestämmas i samråd med tillsynsmyndigheten.

24. Gemensamt villkor. ABB, Baltic Port och Kommunen ska, gemensamt eller var för sig, upprätta en handlingsplan som syftar till att begränsa höga ljudnivåer från externa fartyg. Handlingsplanen ska bland annat omfatta mätningar eller beräkningar och förslag på skäliga åtgärder. Uppföljning av åtgärderna i handlingsplanen ska redovisas i den årliga miljörapporten om inte tillsynsmyndigheten medger annat. Handlingsplanen ska ges in till tillsynsmyndigheten senast tre månader efter lagkraftvunnen dom.

Tre verksamhetsutövare

ABB:s hamnverksamhet

ABB:s hamnverksamhet bedrivs på egen fastighet vid en kaj (ABB-kajen) i den nordvästra delen av Verköhamnen i omedelbar anslutning till ABB:s kabelfabrik. ABB:s hamnverksamhet omfattar lastning av kabel som tillverkats vid kabelfabriken. Vid lastning rullas kabeln ut till fartyget med hjälp av fast utrustning på land och motsvarande utrustning på fartyget. Även lossning av kabel kan ske, exempelvis vid produktreturer. Det förekommer också att kabelfartyg anlöper hamnen för exempelvis underhåll eller påfyllning av förnödenheter. Vid ABB-kajen kan två fartyg lasta eller lossa samtidigt. Antalet anlöp uppgår till mellan 10 och 20 per år och kan i framtiden öka till ca 30 per år.

Verksamheten vid kabelfabriken och fram till kajen omfattas av tillstånd enligt miljöbalken meddelat av domstolen genom deldom 2012-11-16 (i mål M 863-12). För den fasta utrustning på land som används vid utlastning av kabel till fartyg, innehåller deldomen ett slutligt bullervillkor. ABB:s hamnverksamhet är således från bullersynpunkt begränsad till störningar från den lastning och lossning av kabel som sker på själva fartygen när dessa ligger vid ABB-kajen. För drift av fartygens lastningsutrustning finns motorer på fartygen. Dessutom är fartygens hjälpmotorer igång under lastningen. Lastning pågår hela dygnet, men motorerna från fartygens lastningsutrustning genererar betydligt lägre buller än fartygens hjälpmotorer. Baserat på statistik och prognoser pågår lastning under 55 dygn per år som medeltal. Denna siffra kan komma att öka något i framtiden.

De fartyg som används för kabellastning utgörs av specialbyggda kabelutläggningsfartyg och ägs av externa rederier. Typen av fartyg varierar beroende på tillgång, kundkrav och kabelförläggningens specifika behov. För långa kabellängder krävs exempelvis större fartyg, medan det för installationer i tidvattenzoner på grunda sanddyner krävs mindre, grundgående fartyg. ABB kan komma att införskaffa egna kabelutläggningsfartyg i framtiden.

Baltic Port

Baltic Port bedriver sin hamnverksamhet på egen fastighet vid det befintliga färjeläget i den västra delen av Verköhamnen. Gällande tillstånd medger anläggande av ytterligare ett färjeläge i anslutning till det befintliga. Baltic Port avser att anlägga det ytterligare färjeläget inom några år.

Baltic Ports hamnverksamhet består i huvudsak av tidtabellbunden färjetrafik med normalt två eller tre anlöp dagligen året om, dvs. totalt 600-700 anlöp per år. Det sker inte några tidtabellsbundna anlöp eller avgångar nattetid i enlighet med vad som föreskrivs i villkor 15.

Typen av färjor varierar över tid. För närvarande trafikeras Verköhamnen av tre fartyg (Stena Spirit, Stena Vision och Stena Baltica) vilka ägs eller hyrs av Stena Line, som är en av Baltic Ports ägare. Baltic Ports hamnverksamhet är i en utvecklingsfas vilket innebär att även andra färjerederier kan komma att trafikera Baltic Ports del av Verköhamnen i framtiden.

Stena Spirit och Stena Vision är utrustade för elförsörjning från land. Dessa färjor är anslutna till land-el när de ligger vid kaj nattetid eller under längre tid än två timmar. Stena Spirit och Stena Vision ligger i hamn i samband med lossning och lastning, vilket sker dag- och kvällstid. Fartygen ligger vid kaj en hel dag vardera i veckan. I dagsläget anlöper fraktfartyget Stena Baltica tre gånger i veckan (dagtid). De tre Stenafartygen ligger aldrig i hamn samtidigt. I nuläget ligger ett fartyg åt gången vid färjeläget. I framtiden kan dock ytterligare anlöp av ett eller flera fartyg tillkomma, vilket innebär att två fartyg kan komma att ligga i hamndelen samtidigt.

Det huvudsakliga bullret från Baltic Ports hamnverksamhet genereras vid lastning och lossning av fartyg. Buller genereras också vid godshantering på kajen. Lastning och lossning av Stena Spirit och Stena Vision sker dag- och kvällstid. En begränsad verksamhet i form av godshantering kan ske vid färjeterminalen under nattetid, främst i form av transport av gods. Vidare kan fartyg ligga inne vid kaj under natt utan att de ansluts till land-el.

Som nämnts ovan är Baltic Ports hamnverksamhet under expansion och ytterligare ett färjeläge avses att byggas inom några år. Vidare kan verksamhet, såsom lastning och lossning, behöva bedrivas i högre utsträckning nattetid, bl.a. med anledning av ändrade anlöp och avgångstider under kvälls- och nattetid samt som en följd av en ökad verksamhet vid kombiterminalen. För att möta ett ökat behov och för att utnyttja två färjelägen mer rationellt kommer Baltic Port inom kort att ansöka om tillstånd enligt miljöbalken att bl.a. ändra sin hamnverksamhet så att den även innefattar tidtabellbundna anlöp och avgångar nattetid. Nämnnda ansökan (ändrings-tillstånd) kommer att handläggas hos miljöprövningsdelegationen i Skåne.

Kommunen

Kommunens hamnverksamhet omfattar övrig hamnverksamhet i Verköhamnen, främst vid kaj 1 och kaj 2 vid den södra delen av Verköhamnen men i begränsad omfattning även vid andra kajer som inte ingår i ABB:s eller Baltic Ports hamnverksamheter. Verköhamnen är en allmän hamn med Kommunen som innehavare.

Vid kaj 1 och kaj 2 sker allmän hamnverksamhet innefattande lastning och lossning av olika typer av styckegods (timmer, trävaror, sten etc.). Under provotiden har

denna del av hamnverksamheten varit av blygsam omfattning. Tillståndet medger i vart fall 100 st anlöp per år och Kommunens ambition är att verksamheten ska öka i omfattning. De fartyg som anlöper kaj 1 och kaj 2 varierar i storlek och utrustning. Kommunen själv äger inga fartyg som anlöper kaj 1 eller kaj 2.

Kommunen avser att införa reguljär skärgårdstrafik från en kaj belägen i den västra delen av Verköhamnen, mellan ABB-kajen och färjeläget. Kommunen ansökte i juni 2014 hos miljöprövningsdelegationen i Skåne om tillstånd enligt miljöbalken (ändringstillstånd) att införa sådan skärgårdstrafik intill en omfattning av 4 000 anlöp per år (motsvarande ungefär 12 anlöp om dagen under fem dagar i veckan). Ansökan handläggs hos miljöprövningsdelegationen under ärende dnr 551-17237-2014. Utredningar visar att den planerade skärgårdstrafiken är av försumbar betydelse från bullersynpunkt.

Rådande bullerförhållanden

Redovisningen ger ett underlag för att bedöma bullret såväl från var och en av de tre verksamhetsutövarnas hamnverksamhet som från den samlade hamnverksamheten i Verköhamnen. Redovisningen omfattar buller från fartyg vid kaj samt lastning och lossning av fordon och gods m.m. på fartygen. Redovisningen belyser också omfattningen av bakgrundsbullret i området. Redovisningen baseras på utförda närfältsmätningar och beräkningar av bullret i sex utvalda mätpunkter i omgivningen där beräkningarna skett med beaktande av de faktiska terrängförhållandena. Redovisning har skett i två omgångar, dels för samlat befintligt buller och dels med tillägg för två färjor samtidig dagtid vid kaj och även att det i framtiden byggs en ny kaj medan den andra rapporten anger sammanlagt buller med tillägg för framtida verksamhet vid Baltic Port med nattfärja.

Av bullerrapporterna framgår bl.a. följande.

Immissionsberäkningar har gjorts i tre mottagarpunkter på Verkö (punkter 4,5 och 6), nordost, norr och nordväst om industri/hamnområdet, på 100 - 200 m avstånd samt tre punkter på Hästö (1, 2 och 3) på 1 -1,4 km avstånd väst till nordväst om området.

Olika driftfall vid olika kombinationer av fartyg som ligger inne har beräknats. Beräkningar finns för enskilda fartygs bidrag och från de tre verksamhetsutövarna var för sig. Det värsta fallet i nuläget innebär en sammanlagd ekvivalent bullernivå dag- och kvällstid (kl. 07-22), d.v.s. sammanvägt för hela tidsperioden, för de tre verksamheterna på 39-42 dB (A) i alla mätpunkter utom punkt 5, som erhåller 45 dB (A). Nattetid ligger inte Polenfärjor vid kaj, vilket gör att bullret ligger på högst 40 dB (A) utom för punkt 5 där bullret ligger på 43 dB (A) främst på grund av kabellastning vid ABB. Med två färjor inne samtidigt blir ekvivalent ljudnivå dag och kväll sammanvägt 42-44 dB (A) utom för punkt 5 som får 46 dB (A).

I framtiden har räknats med att Baltic Port planerar att utöka verksamheten med lastning och lossning även nattetid. Den ökade verksamheten med ytterligare Polenfärja innebär en ekvivalent bullernivå dag- och kvällstid på 41-44 dB (A) för samtliga mätpunkter utom mätpunkt 5, där 46 dB (A) kan förekomma, samt att det bullret nattetid kan komma att öka till 43-44 dB (A) vid beräkningspunkter 1-3, på Hästö och 46 dB (A) vid punkt 5 och 42 dB (A) i övriga beräkningspunkter på Verkö.

För lastning och lossning av färjor anges bullervärden under den aktiva perioden (1 -3 h) uppgå till 41-43 dB (A) vid bostäder på Hästö och 42-43 dB (A) för bostäder på Verkö. Vid samtidig aktivitet på två fartyg, ökas värdena med 3 dB.

Tillsammans med övrig verksamhet inom Verkö industriområde beräknas ljudnivån nattetid uppgå till sammantaget 44 dB (A) på Hästö, 43 dB (A) vid beräkningspunkt 4 och 46 dB (A) i punkterna 5 och 6 på Verkö.

Det momentana ljudet nattetid beräknas normalt understiga 55 dB (A), men enstaka händelser kan medföra överskridanden.

Även lågfrekvent buller utomhus har beräknats från verksamhet med lastning av kabel vid ABB med fartyget AMC Connector, och jämförts med Socialstyrelsens (numera Folkhälsomyndighetens) allmänna råd med riktlinjer för inomhusvärden (tersband). Skillnaden har uttryckts som ljudisoleringskrav för att kunna innehålla inomhusvärdena. Det numerärt högsta ljudisoleringsbehovet är vid 50- 63 Hz, med behov av 16 dB minskning. Sökandena anser att danska undersökningar av ljudisolerering i hus har visat på större dämpningstal än behovet enligt de nu gjorda beräkningarna. Det specifika bidraget från Stena Baltica har också beräknats, och vid de ovannämnda frekvenserna är ljudnivån vid närmsta bostad ca 30 dB lägre än från kabefartyget.

Bakgrundsbuller

Verköhamnen ligger i anslutning till Verkö industriområde, där det också förekommer bullrande verksamheter.

Här kan nämnas ABB:s kabelfabrik som ligger i omedelbar anslutning till ABB-kajen och ABB:s hamnverksamhet. Som nämnt ovan föreligger särskilt tillstånd med bullervillkor för verksamheten vid kabelfabriken.

Här kan också nämnas kombiterminalen som togs i drift år 2014. Vid kombiterminalen sker omlastning av gods från järnväg till lastbil och vice versa, rangering av tåg samt hantering av containers och trailers. Lastning/lossning av tåg skedde dagtid vid några enstaka tillfällen under 2014. I nuläget sker ingen trafik vid kombiterminalen, men beräknas komma igång igen under hösten 2015. Det finns ambitioner att verksamheten vid kombiterminalen ska öka, exempelvis genom lastning/lossning av ytterligare tåg per dygn. Det innebär att lastning/lossning kan komma att ske även kvälls- och nattetid.

Bakgrundsbullret från övriga verksamheter på Verkö är beräknade till 33 dB (A) eller mindre i alla beräkningspunkter på Hästö, medan det på Verkö i punkterna 4 och 5 är 36 dB (A) eller mindre. I punkt nummer 6 beräknas bullret uppgå till 40 dB (A) från ABB:s industriverksamhet och 41 dB (A) från lastning och lossning av tåg.

I sammanhanget bör också nämnas fordonstrafik på Verkövägen till och från Verköhamnen. För de bostäder som är belägna på Hästö, tvärs över Lyckebyfjärden, förekommer fordonstrafik m.m. inom Hästöområdet, på E22 norr om Hästö samt på omgivande infartsleder.

Sammanfattning av bullerutredningarna

Sammanfattningsvis har sökandena lyft fram följande:

- De respektive hamnverksamheterna ger upphov till ”värstabuller” i olika mottagningspunkter.
- Den bostad som utsätts för mest buller från ABB:s hamnverksamhet är en fritidsbostad norr om ABB:s kabelfabrik (mottagningspunkt 5).
- När de två mest bullrande typerna av kabelutläggningsfartyg ligger samtidigt för lastning vid ABB-kajen uppgår den ekvivalenta ljudnivån från ABB:s hamnverksamhet till 43 dB (A) i punkt 5. I övriga mottagningspunkter är bullret under 40 dB (A).
- De bostäder som utsätts för mest buller från Baltic Ports hamnverksamhet är dels punkt 5, dels en permanentbostad på Hästö (mottagningspunkt 3).
- När två färjor ligger samtidigt för lastning vid den befintliga och den tillkommande färjekajen uppgår den ekvivalenta ljudnivån från Baltic Ports hamnverksamhet till ca 40 dB (A) i mottagningspunkterna 3 och 5. I övriga mottagningspunkter är bullret något lägre.
- De bostäder som utsätts för mest buller från Kommunens hamnverksamhet är en permanentbostad utmed Verkövägen (mottagningspunkt 6) samt permanentbostäder vid två mottagningspunkter på Hästö, mottagningspunkt 1 och 2.
- När styckegodshantering av trävaror sker vid kaj 1 eller kaj 2 uppgår den ekvivalenta ljudnivån från Kommunens hamnverksamhet till ca 40 dB (A). I övriga mottagningspunkter är ljudnivån betydligt lägre.
- Lastning och lossning i ABB:s hamnverksamhet ger inte upphov till momentana ljudnivåer av någon beaktansvärd omfattning. Lastning och lossning i Baltic Ports och Kommunens hamnverksamheter ger upphov till momentana ljudnivåer. Den momentana ljudnivån når normalt inte över 55 dB (A) men bedöms vid enstaka tillfällen kunna nå 60 dB (A).
- Fasader m.m. på bostäder i närområdet bedöms ha tillräcklig bullerdämpande effekt för att det lågfrekventa bullret inomhus i dessa bostäder ska underskrida de nivåer som anges i SOSFS 2005:6.
- Bakgrundsbullret är av begränsad omfattning, möjligen med undantag för permanentbostaden vid mottagningspunkt 6 där såväl ABB:s kabelfabrik som kombiterminalen och fordonstrafiken på Verkövägen bidrar till buller i nivå ca 40 dB (A), dvs. nivåer av samma storleksordning som bullret från hamnverksamheten.
- De tre verksamhetsutövarnas respektive hamnverksamhet skiljer sig åt i bullerhänseende. Förutsättningarna för vidtagande av bullerbegränsande åtgärder är olika. Beräkningsmässigt genererar verksamheterna också sina högsta bullernivåer i olika mottagningspunkter.

Förutsättningarna för att begränsa bullret från olika verksamheter

ABB:s hamnverksamhet

Elanslutning av fartyg

Det största bullerbidraget från ABB:s hamnverksamhet utgörs av buller från kabelutläggningsfartygen.

Kostnaden för att tillhandahålla land-el till fartyg som ligger vid ABB-kajen bedöms uppgå till ca 30 Mkr enbart i fasta anordningar. Skälet till den höga kostnaden beror på tekniska svårigheter med hänsyn till hur och var fartygen förtöjer samt fartygens varierande storlek, utförande och behov av effektuttag. Fartygen ligger inte längs med kajen utan förtöjs antingen längs med en pir eller på redan. Fartygen måste alltså behålla manöverförmågan under lastningen, vilket förutsätter att fartygets motorer är igång. Vissa kabelutläggningsfartyg behöver även ha fartygsmotorerna i gång för att kunna driva själva lastningsutrustningen. Andra kabelutläggningsfartyg går överhuvudtaget inte att anpassa för land-el.

ABB äger för närvarande inget kabelutläggningsfartyg. ABB saknar faktisk och rättslig rådighet att fatta beslut om fartygens närmare utformning och ABB kan inte ensidigt bestämma att anlöpande fartyg ska vara utformade på ett visst sätt. Om ABB i leveransavtal med sina kunder skulle tvingas uppställa villkor om utrustning som möjliggör anslutning till land-el eller liknande skulle sådant krav allvarligt begränsa ABB:s förutsättningar att verka på sin marknad.

ABB har mycket begränsade möjligheter att förmå rederierna att installera nödvändig utrustning för anslutning till land-el. Om ABB skulle installera anordningar på land för elanslutning, skulle risken således vara stor att anordningarna aldrig eller mycket sällan kommer till användning. Eftersom miljönyttan med sådana anordningar därför framstår som högst osäker och med hänsyn till den mycket höga installationskostnaden, anser ABB att anordningar för land-el vid ABB-kajen uppenbarligen inte utgör en rimlig skyddsåtgärd för att begränsa buller från ABB:s hamnverksamhet.

Åtgärder på fartyg

Eftersom det inte bedömts rimligt att installera utrustning för tillhandahållande av land-el vid i ABB-kajen, är utgångspunkten att de kabelutläggningsfartyg som anlöper ABB-kajen kommer att ha motorer, ventilation m.m. igång under den tid som lastning och lossning pågår.

Tänkbar åtgärd för att minska bullret från ABB:s hamnverksamhet skulle därför kunna vara att vidta åtgärder för att dämpa bullret från fartygens maskineri, ventilation och liknande.

Flera omständigheter, t.ex. tillgång, kundkrav och kabelinstallationens specifika behov, styr vilket kabelutläggningsfartyg som anlitas för ett visst projekt. Miljönyttan av bullerdämpande åtgärder på ett fartyg skulle därför kunna visa sig obefintlig, om fartyget inte återkommer till ABB-kajen med viss regelbundenhet i fortsättningen.

Kostnaderna för bullerdämpande åtgärder på fartyg som anlöper ABB-kajen har inte utretts i detalj men bedöms variera med åtgärd och fartyg. En rimlig uppskattning är att kostnaden per fartyg varierar från ca 100 000 kr (enklare ljuddämpning av maskinrumsventilation) upp till ca 2 Mkr (installation av ljuddämpare, bullerdämpning av luftintag etc.)

ABB-kajen anlöps i regel av tre olika storlekar av kabelutläggningsfartyg. Den totala kostnaden för att bullerdämpa de fartyg som vanligtvis anlöper ABB-kajen kan uppskattas till ca 10 Mkr. Som utvecklats ovan har ABB inte faktisk och rättslig möjlighet att fatta beslut om åtgärder på fartygen och kan därför inte lagligen åläggas att vidta bullerdämpande åtgärder på dem. Oavsett detta är åtgärdskostnaderna orimligt höga.

En annan tänkbar åtgärd för att begränsa bullret skulle kunna vara att avbryta lastning och lossning under vissa tider på dygnet, exempelvis nattetid, varvid fartygets motorer kan stängas av delvis (som redovisas ovan måste vissa motorer vara igång för att fartyget ska kunna behålla manöverförmågan). En sådan åtgärd är otänkbar av följande skäl.

För det första är det av utomordentlig vikt att en påbörjad kabellastning kan slutföras utan avbrott. Vid avbrott eller andra oregelbundenheter i kabelmatningen riskerar kabeln att skadas fysiskt, vilket kan äventyra produktkvaliteten.

För det andra är utbudet av kabelutläggningsfartyg som kan förlägga en viss typ av kabel ofta mycket begränsat och antalet dygn som fartyget är tillgängligt för lastning är därför också begränsat. Kostnaden för kunden att hålla ett fartyg i hamn uppgår till ca 2 Mkr per dygn. Ett anlöpande fartyg måste kunna angöra ABB-kajen och påbörja lastning direkt efter anlop, utan avbrott i kabelilastningen.

För det tredje kan vanligtvis kabelförläggning endast utföras inom vissa tidsfönster när årstiden och väderförhållandena så medger. Eftersom kabelutläggningsfartyg endast är tillgängliga under begränsade tider och dessutom är mycket kostsamma i drift, kräver ABB:s kunder att kabellastning kan ske i direkt anslutning till tidpunkten för kabelutläggningen.

Med hänvisning till ovanstående måste villkorsprövningen alltså utgå från att kabelutlastning kan påbörjas under alla tider på dygnet och att en påbörjad kabelutlastning kan fortgå kontinuerligt tills all kabel har lastats. Beroende på kabellängder m.m. kan kabellastning pågå under några dagar upp till några veckor. Vid kabelutlastningen förekommer ett ljud med i princip konstant nivå och styrka. De momantana ljudvariationerna är mycket små, vilket bör beaktas i störningsbedömningen. Baserat på erfarenhet och prognoser bedömer ABB att kabellastning pågår under ca 55 dygn om året (som genomsnitt) och att denna siffra kan komma att öka något i framtiden. Under övrig tid, alltså normalt mer än 300 dagar om året, förekommer ingen bulleralstrande hamnverksamhet vid ABB-kajen, något som också bör beaktas i bedömningen av störningar.

Åtgärder på land

Som nämnts ovan omfattar ABB:s hamnverksamhet inte verksamhet på land. Bullret från den landburna verksamheten regleras genom slutligt villkor i miljötillståndet för ABB:s kabelproduktion. Frågan om bullerdämpande åtgärder på land ska därför inte prövas i målet.

Baltic Ports hamnverksamhet

Elanslutning av fartyg

Baltic Port har i enlighet med villkor 16 installerat anordningar för elanslutning av färjor vid kaj. Kostnaden för dessa anordningar uppgick till ca 5,3 Mkr. Två Stena-färjor (systerfartygen Stena Spirit och Stena Vision) har också utrustats för att kunna ansluta till land-el. Kostnaden för åtgärder på färjorna uppgick totalt till ca 6 Mkr. Färjorna ansluts till land-el när de ligger vid kaj under längre period än två timmar. In- och urkoppling av land-el tar totalt ca en timme, vilket medför att anslutning till land-el vid kortare uppehåll än så, inte är möjlig. Vid korta uppehåll (under två timmar) lastas och lossas färjorna i princip hela tiden. Vid lastning och lossning av fordon måste färjornas lastrumsfläktar vara i gång av säkerhetsskäl och dessa fläktar kan pga. högt effektuttag inte drivas med land-el. Det är inte möjligt att stänga av färjornas motorer och i stället använda land-el vid uppehåll som understiger två timmar.

En tredje färja (Stena Baltica) saknar utrustning för land-el. Denna färja ägs inte av Baltic Port eller dess moderbolag Stena Line. Baltic Port saknar faktisk och rättslig rådighet att fatta beslut om färjans närmare utformning och Baltic Port kan inte ensidigt bestämma att färjan ska förses med utrustning för anslutning till land-el. Kostnaden för installation av utrustning för land-el bedöms uppgå till ca 3 Mkr, en kostnad som, under alla förhållanden, får anses vara orimligt hög i sammanhanget.

Åtgärder på fartyg

Ytterligare åtgärder på nämnda fartyg, utöver land-elanpassning, kan inte rimligen komma ifråga eftersom fartygens maskiner inte längre genererar buller i någon beaktansvärd omfattning.

Åtgärder på land

Baltic Port åtog sig i delredovisningen 2014-02-28 att utreda och senast den 31 mars 2015 redovisa förutsättningarna att vidta åtgärder i form av anpassningar av ramp och/eller färja för att minska trafikbullret vid körning på ramp och vid passage från ramp till färja.

Lastning och lossning av färjorna ger det största bullerbidraget från Baltic Ports hamnverksamhet. Vid lastning och lossning uppkommer buller framför allt vid körning med truckar, lastbilar och andra fordon på påkörningsramperna. Även trafik och olika hanteringsmoment i övrigt i hamnverksamheten orsakar buller. Vid fordonspassage över ojämnheter, t.ex. mellan påkörningsramp och färja, alstras momentana ljud.

Såväl färjor som kaj är utformade för att fordon ska kunna köra på/av färjorna i två plan samtidigt. På kajen finns således en undre och en övre påkörningsramp. Eftersom den övre rampen utgörs av en stålkonstruktion och har ett högt läge, ger fordonsrörelser på den övre rampen upphov till ett tydligt buller. För att begränsa detta buller i väsentlig omfattning skulle den befintliga övre rampen behöva bytas ut mot en ny, som delvis utförs i betong och med rörliga delar i stål. Eventuellt behöver rampbytet kompletteras med en bullerskärm åt väster. Ett rampbyte uppskattas kosta i storleksordningen 50 Mkr, vilket är en orimligt hög kostnad i sammanhanget.

Baltic Port bedömer att det kan vara möjligt att begränsa bullret från lastning och lossning något utan att man behöver byta ut den övre rampen. En åtgärd kan vara att införa hastighetsbegränsning vid körning framför allt på ramperna. Åtgärden bedöms kunna medföra viss minskning av bullret och innebär endast mindre kostnader för skyltning etc. Baltic Port åtar sig att införa sådan hastighetsbegränsning. En annan åtgärd är att Baltic Ports truckförare utbildas i tyst körning. Sådan utbildning bedöms inledningsvis kosta ca 50 000 kr och därefter 25 000 kr årligen. Baltic Port åtar sig att låta samtliga truckförare genomgå sådan utbildning.

När det tillkommande färjeläget byggs kommer ramper att utformas så att buller från fordonsrörelser begränsas.

Kommunens hamnverksamhet

El-anslutning av fartyg

Under prövotiden har hamnverksamheten varit av närmast försumbar omfattning och för att få ett relevant underlag för denna prövotidsredovisning har bullermätningar gjorts på lastfartyg i hamnen i Kalmar.

Vid kaj 1 och kaj 2 har åtgärder vidtagits som gör det möjligt att ansluta fartyg till land- el. Kommunen har inte någon faktisk och rättslig rådighet att fatta beslut om anlöpande fartygs närmare utformning och Kommunen kan inte ensidigt bestämma att dessa ska vara utformade på ett visst sätt. Utgångspunkten är att Kommunen inte får vägra något fartyg att anlöp till den allmänna hamnen vid Verkö.

Åtgärder på fartyg

Kommunen har inte heller någon faktisk eller rättslig möjlighet att fatta beslut om åtgärder på fartyg som angör dessa kajer. Kommunen kan därför inte åläggas att vidta några bullerdämpande åtgärder på fartygen.

Åtgärder på land

Möjliga åtgärder på land skulle kunna vara bullerdämpning av utrustning och maskiner som används vid lastning och lossning av gods. Den blyga omfattningen av hamnverksamheten de senaste åren har dock medfört att sådana åtgärder inte är för- enade med några reella miljövinster. Kommunen har därför inte haft anledning att överväga några sådana åtgärder. Skulle hamnverksamheten utvecklas i framtiden kommer Kommunen att vidta skäliga bullerreducerande åtgärder, exempelvis infö-

rande av hastighetsbegränsning, utbildning av personal i tyst körning och bullerdämpning av lastutrustning och lastmaskiner.

Åtgärder i omgivningen

Den fritidsbostad vid mottagningspunkt 5, ca 100 m norr om hamn/industriområdet, är den bostad som är mest utsatt för buller från hamnverksamheten. Fritidsbostaden ligger dessutom nära ABB:s kabelfabrik. ABB har, efter samråd med ägarna till fritidsbostaden, bekostat och byggt ett bullerplank för att begränsa bullret från bl.a. byggnadsarbeten vid kabelfabriken. Bullerplanket har utformats så att sjöutsikten från bostaden inte har försämrats.

En möjlighet att ytterligare begränsa bullret vid nyssnämnda mätpunkt kan vara att anlägga en bullerskärm vid bostadens tomtgräns mot hamnområdet. En sådan skärm skulle dock väsentligen komma att försämma sjöutsikten från bostaden och bör därför bara anläggas om berörda fastighetsägare kräver åtgärden.

Utgångspunkter för villkorsförslag

Verksamhetsutövarna har försökt anpassa sina respektive hamnverksamheter så att bullret i största möjliga utsträckning ska kunna begränsas till vad som anses acceptabelt och rimligt enligt det utkast till vägledning från Naturvårdsverket som förelåg vid prövotidsredovisningen.

När det gäller frågan om vilka slutliga villkor som ska gälla för hamnverksamheten är det inte självklart att de begränsningsvärden som sätts ska avse bullret från den samlade hamnverksamheten, eftersom hamnverksamheten numera är uppdelad på tre olika verksamhetsutövare som var för sig bedriver självständig hamnverksamhet inom geografiskt skilda delar av Verköhamnen. Verksamhetsutövarna har efter överväganden enats om att föreslå separata bullervillkor för de tre hamnverksamheterna, då de tre hamnverksamheterna ger upphov till buller av olika karaktär och intensitet, samt då förutsättningarna för att begränsa bullret är olika. Verksamhetsutövarna önskar ett kontroll- och uppföljningsbart villkor för den egna hamnverksamheten. Genom separata villkor ges respektive utövare en möjlighet att bedriva sin hamnverksamhet utan beroenden till hur de andra verksamhetsutövarna väljer att bedriva sina hamnverksamheter. Huruvida ett begränsningsvärde innehålls ligger därmed helt inom verksamhetsutövarens egen kontroll. De separata bullervillkoren bör dock bestämmas med beaktande av det totala bullret från den samlade hamnverksamheten.

Separata bullervillkor överensstämmer även med Högsta domstolens uttalanden om att tillståndsvillkoren måste ses i samband med de stränga sanktioner som följer av en överträdelse, såsom exempelvis straffrättsligt ansvar. Ett villkor måste därför vara så preciserat att det kan konstateras om en överträdelse har skett och om en eventuell överträdelse kan läggas till grund för sanktioner. Ett gemensamt bullervillkor för den samlade hamnverksamheten riskerar att göra ansvarsfrågan vid ett bulleröverskridande oklar.

En viktig utgångspunkt är också att bullervillkor med begränsningsvärden endast bör omfatta sådana frågor som ligger under verksamhetsutövarens direkta inflytande och kontroll.

ABB och Kommunen råder idag inte över de fartyg som anlöper respektive hamn för lastning och lossning av kabel respektive stycke gods. Det är inte möjligt eller rimligt att kräva att ABB och Kommunen genom avtal eller liknande skaffar sig sådan kontroll. Detsamma gäller färjan Stena Baltica som med viss regelbundenhet anlöper Baltic Ports färjeläge. Det kommer också att gälla för andra fartyg som i framtiden kommer att anlöpa till Baltic Ports färjelägen. Verksamhetsutövarna anser därför att man i villkorshänseende måste skilja på de fartyg som ligger inom verksamhetsutövarens direkta kontroll (egna fartyg) och sådana fartyg där verksamhetsutövaren inte har någon faktisk eller rättslig rådighet att fatta beslut om bullerdämpande åtgärder på fartyget (externa fartyg). Eftersom begränsningsvärdena för buller förutsetts vara straffsanktionerade bör bullervillkoret alltså inte omfatta buller från källor på externa fartyg utan begränsas till buller från källor på egna fartyg och buller från själva lastnings- och lossningsverksamheten. En sådan uppdelning mellan egna och externa fartyg gjordes exempelvis vid prövningen av bullervillkor från hamnverksamhet i Göteborgs hamn. Där bestämdes att begränsningsvärdena inte skulle omfatta buller från externa fartyg. Frågan om buller från externa fartyg skulle istället följas upp inom ramen för en handlingsplan. Verksamhetsutövarna anser att en liknande villkorskonstruktion bör gälla beträffande Verköhamnen.

Utförda beräkningar visar att den samlade hamnverksamheten inte kan befaras generera ett lågfrekvent inomhusbuller som överstiger Socialstyrelsens riktlinjer för sådant buller. Verksamhetsutövarna anser därför att det inte behövs något särskilt villkor för lågfrekvent buller.

Villkor för ABB

Den ekvivalenta ljudnivån från ABB:s hamnverksamhet uppgår till som mest 43 dB (A) (mottagningspunkt 5). ABB föreslår ett begränsningsvärde för ”övrig tid” som tangerar den högsta uppmätta nivån. Det föreslagna villkoret innehåller alltså ingen marginal.

Dagtid förekommer viss bulleralstrande hantering, exempelvis underhållsarbeten m.m., vilket motiverar det högre värdet.

ABB åtar sig att upprätta en handlingsplan för att begränsa buller från externa fartyg.

Villkor för Baltic Port

Ett bullervillkor måste ge marginal bl.a. för en ökad färjetrafik och hamnverksamhet jämfört med dagsläget. Hittills utförda utredningar visar att en utökning av verksamheten med tidtabellbundna anlöp även under natt inte kommer att medföra oacceptabla bullerförhållanden.

Baltic Port åtar sig att upprätta en handlingsplan för att begränsa buller från externa fartyg.

Villkor för kommunens hamnverksamhet

Endast externa fartyg kommer att anlöpa kaj 1 och kaj 2, vilket understryker vikten av att begränsningsvärdet endast träffar sådant buller som ligger under Kommunens direkta inflytande och kontroll.

Kommunen åtar sig att upprätta en handlingsplan för att begränsa buller från externa fartyg.

Bullret från den samlade hamnverksamheten

De separata villkor som föreslagits ovan medger full ”produktion” hos respektive verksamhetsutövare. Det är osannolikt att de tre verksamhetsutövarna har full produktion samtidigt. Bedömningen nedan av den sammanlagda bullereffekten av villkorsförslagen är därför väldigt teoretisk.

Om de tre verksamhetsutövarna skulle bullra upp till den nivå som deras respektive villkor medger, kan den totala bullereffekten i den mest utsatta mottagningspunkten beräknas till 53 dB (A) dagtid och 48 dB (A) kvälls- och nattetid. De totala bullernivåer överstiger inte heller de nivåer som tidigare har accepterats i praxis. Under den majoritet av dygn då hamnverksamhet pågår endast hos Baltic Port, kommer Narturvårdsverkets förslag till riktlinjer att innehållas med marginal.

Kontroll m.m.

Även om de föreslagna begränsningsvärdena för ekvivalentbullret inte inkluderar buller från externa fartyg är buller en sådan parameter som inte lämpar sig för ett skarpt och omedelbart straffsanktionerat begränsningsvärde. I praxis har detta synsätt bekräftats och föranlett domstolarna att kombinera begränsningsvärden för buller med en föreskrift som fördröjer den straffrättsliga verkan av ett överskridande, se exempelvis Mark- och miljööverdomstolens dom 2015-01-15 (mål M 1562-14) rörande villkor för buller från hamnverksamheten i Oskarshamn. Domstolen framhöll bl.a. att bedömningen av hur buller från en hamnverksamhet bör regleras måste beakta att det i verksamhetens natur ligger att bullerkällorna kan skifta över tid och att bullernivåerna kan variera kraftigt beroende på vilka fartyg som anlöper hamnen och i vilken omfattning som lastning och lossning sker. Avgörandet bekräftar den praxis som utvecklats under de senaste åren. Av MÖD 2012:10 följer vidare att ”begränsningsvärden i vissa fall kan behöva formuleras så att de ger verksamhetsutövaren ett visst handlingsutrymme innan de blir straffsanktionerade”.

Om det vid kontroll skulle visa sig att ett visst fartyg genererar buller som medför att angivet begränsningsvärde överskrids, ger den föreslagna utformningen ett rimligt utrymme för berörd verksamhetsutövare att kunna vidta lämpliga åtgärder så att begränsningsvärdet kan innehållas vid en förnyad mätning i enlighet med villkoret. Tillsynsmyndigheten bör ges inflytande över när den förnyade kontrollen ska ske, eftersom det fartyg som genererat det förhöjda bullret kan ha hunnit lämna hamnen. Den uppföljande mätningen bör då kunna ske när detta fartyg åter anlöpt hamnen.

Ekvivalentvärdena i de föreslagna separata villkoren är, var för sig, lägre än Naturvårdsverkets förslag på riktlinjer för industribuller. Det är endast vid tillfällen då det är hög produktion samtidigt hos alla tre verksamhetsutövarna som dessa riktlinjer

riskerar att överskridas, vilket bedöms som osannolikt eller som mycket sällan förekommande. Det normala torde i praktiken vara att åtminstone en av utövarna inte svarar för något beaktansvärt buller. Mot den bakgrunden och då Naturvårdsverkets föreslagna riktlinjer avspeglar vad som bör utgöra en acceptabel bullernivå, vore det oskäligt om en straffsanktion skulle inträda trots att den totala bullernivån från den samlade verksamheten, vid den förnyade bullermätningen, inte överskrider Naturvårdsverkets föreslagna riktlinjer. Detta bör beaktas vid uppfyllelsekontrollen och regleras på sätt verksamhetsutövarna föreslagit i andra stycket i villkor 23.

INKOMNA YTTRANDEN

Länsstyrelsen har anfört att det saknas laglig möjlighet för domstolen att i Karlskrona kommuns tillstånd föreskriva separata villkor för de två andra verksamhetsutövarna och därför ska endast ett villkor avseende buller från den samlade verksamheten ska föreskrivas i tillståndet.

Enligt prövotidsredovisningen ger tre lika bullerkällor en total ljudnivåökning på 5 dB. Bolagens villkorsförslag innebär därmed att den ekvivalenta ljudnivån från den samlade verksamheten utomhus vid bostäder inte får överstiga 53 dB (A) mellan klockan 6 och 18, och inte överstiga 48 dB (A) övrig tid. Naturvårdsverket anger i rapport 6538, april 2015, "Vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller" riktvärden som är desamma som angavs i utredningsvillkoret (U2), dock är tiden för dag ändrad från 7-18 till 06-18. Bolagen har i utredningen identifierat möjliga åtgärder för att minska ljudnivåerna, framför allt vid lastning och lossning. Genom att dessa åtgärder genomförs kan ljudnivåerna från verksamhetsområdet minska. Länsstyrelsen anser vidare att Folkhälsomyndighetens allmänna råd om lågfrekvent buller inomhus ska anges som villkor, då utredningen visar att verksamheten klarar dessa.

Om domstolen ändå bedömer att separata villkor för de tre verksamhetsutövarna är möjliga så anser Länsstyrelsens att dessa måste grundas på den sammanlagda ljudnivån från hela verksamhetsområdet. En högre ljudnivå kan inte tillåtas på grund av att tillståndsgiven verksamhet bedrivs av flera verksamhetsutövare. Om bolagens förslag med separata villkor godtas anser Länsstyrelsen att Karlskrona kommuns villkor bör följa Naturvårdsverkets vägledning.

Naturvårdsverkets vägledning anger att maximala ljudnivåer mer än 55 dB (A) inte bör förekomma nattetid annat än vid enstaka tillfällen. Länsstyrelsen anser att bolagen visat att verksamheten kan bedrivas så att momentana ljudnivåer inte får överskrida 55 dB (A) men att ett preciserat antal överskridanden kan regleras i villkor.

Transportstyrelsen har anfört att domstolen bör väga in Naturvårdsverkets nyligen publicerade vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller, Rapport 6538, men påminner också om Boverkets vägledning "Industri- och annat verksamhetsbuller vid planläggning och bygglovsprovning av bostäder", Rapport 2015 :21, där riktvärdet för ekvivalentnivå nattetid är 5 dB (A) mer tillåtande än vad som anges i Naturvårdsverkets vägledning.

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden har anfört följande.

1. Nämnden har inte något att invända mot att domstolen föreskriver separata bullervillkor för varje verksamhetsutövare/hamnverksamhet.
2. Nämnden har inte något att invända mot att villkor för ekvivalenta ljudnivåer vid bostäder fastställs till 48 dB (A) dagtid klockan 6-18 och 43 dB (A) övrig tid. Nämnden anser dock att villkoren även ska gälla vid skolor, förskolor och vårdlokaler.
3. Villkor 21, som gäller Boltic Ports hamnverksamhet bör ha följande lydelse: Den momentana ljudnivån nattetid från hamnverksamheten vid färjeterminalen får inte överstiga 55 dB (A) utomhus vid bostäder och vårdlokaler. Villkoret anses uppfyllt även om nyssnämnda värde överskrids med högst 10 dB (A) vid högst ett tillfälle per natt.
4. Villkor 22, som gäller Kommunens hamnverksamhet, bör ha följande lydelse. Den momentana ljudnivån nattetid från hamnverksamheten vid kaj 1 och kaj 2 får inte överstiga 55 dB (A) utomhus vid bostäder och vårdlokaler. Villkoret anses uppfyllt även om nyssnämnda värde överskrids med högst 10 dB (A) vid högst ett tillfälle per natt.
5. Domstolen bör föreskriva ett villkor för ABB:s hamnverksamhet med följande lydelse:
”Den momentana ljudnivån nattetid från hamnverksamheten vid ABB-kajen får inte överstiga 55 dB (A) utomhus vid bostäder och vårdlokaler. Villkortet anses uppfyllt även om nyssnämnda värde överskrids med högst 10 dB (A) vid högst ett tillfälle per natt.
6. Nämnden motsätter sig att ekvivalentvärdena i villkor 18-20 ska beräknas för hela den tidsperioden som anges i villkoren. Ekvivalentvärdena bör bestämmas för den tid då bullrande verksamhet pågår. Om det förekommer bullerhändelser som varar kortare tid än en timme bör den ekvivalentnivån få bestämmas för en timme.
7. Nämnden motsätter sig att ekvivalentvärdena i villkor 18-20 ska anses vara uppfyllt även om ljudnivån överskrider någon av de ekvivalentvärden som anses i villkoren, om en förnyad mätning ger ett resultat som inte överskrider värdet.
8. Nämnden har inte något att invända mot att villkor 18-20 anses uppfyllda om den totala ekvivalenta ljudnivån från den samlade hamnverksamheten inte överskrider 50 dB (A) dag och 45 dB (A) övrig tid.
9. Nämnden anser att domstolen bör överväga att fastställa villkor för lågfrekvent buller från hamnverksamheterna.

C R har sammanfattningsvis anfört följande. Hon anser att det är oklart om bullerberäkningarna gjorts med beaktande av topografiska förhållanden och att det bunkerfartyg som regelbundet anlöper Karlskrona Baltic Port AB:s hamn för tankning av färjor inte ingår i bullerberäkningarna. Redovisningen av Karlskrona

Baltic Port AB:s hamnverksamhet är felaktig eftersom Stena Lines färjor ligger vid kaj nattetid med motorerna igång. ABB AB:s kabelutlastning kan pågå betydligt längre tid än vad som redovisats i prövotidsredovisningen. Det kan röra sig om en fjärdedel av året. Hon har vidare påtalat att hamnverksamheterna ger upphov till störningar i form av vibrationer. Även fartygens ankomst och avgång ger upphov till störningar. Beräknade nivåer för lågfrekvent ljud överensstämmer inte med upplevt buller.

Bullret har ökat under prövotiden. Föreslaget kontrollprogram ger i princip fritt fram för bulleröverträdelser. Nattrafik vid Verköhamnen utesluter nattsömn för omgivande bostadsområden. Avstånd till bostadsområden och skyddade naturområden är inte tillräckliga. Verksamheten är fellokaliserad. Målsättningarna i domar 2009 och 2010 har frångåtts.

C R har yrkat att villkoren ska fastställas så att bullervärdena i Natur-vårdsverkets vägledning innehålls och att bullervillkoret också ska omfatta externa fartyg. Uppdelning av villkoret ska inte ske. Villkor för lågfrekvent buller ska föreskrivas.

VERKSAMHETSUTÖVARNAS BEMÖTANDE

Kritik av bullerutredningen.

ÅF Infrastructure AB har i sina utredningar tillämpat vedertagna metoder för utförande av mätning och beräkning av buller och har därmed beaktat topografin i bullerkällornas omgivning. De färjor som anlöper Karlskrona Baltic Port AB:s kaj sköter beställningen av tankfartyg. Tankning sker i Verköhamnen ungefär tre gånger per vecka. Bunkerfartyget angör då färjans utsida varefter tankning pågår i 1-2 timmar. Vid tankningen är endast bunkringsfartygets hjälpmotorer igång för pumpning av bränsle. Tankningen ingår inte i den av Karlskrona Baltic Port AB bedrivna hamnverksamheten och bullret från tankningsförfarandet bedöms inte heller vara sådant att det påverkar de redovisade bullerförhållandena i någon beaktansvärd omfattning.

Det är korrekt att Stena Lines färjor undantagsvis kan ligga vid kaj nattetid. Färjorna Stena Sprit och Stena Vision är därvid anslutna till land-el medan Stena Baltica, som saknar utrustning för sådan anslutning, har hjälpmotorerna igång. Karlskrona Baltic Port AB bedömer att bullret från Stena Baltica när det ligger vid kaj nattetid är av försumbar betydelse i sammanhanget. Som redovisats i prövotidsredovisningen består den kabel som ABB AB lastar ut till fartyg av olika längder och dimensioner. Antalet dagar med utlastning varierar mellan enskilda år - vissa år fler, andra färre - men det antal dagar som redovisats i prövotidsredovisningen stämmer som ett genomsnittligt värde över en flerårsperiod.

Frågan om villkor för vibrationer ryms inte i den uppskjutna frågan om villkor för buller och kan därför inte lagligen bli föremål för domstolens prövning i målet.

Sammantaget vidhåller verksamhetsutövarna att provningsunderlaget är tillräckligt för att kunna ligga till grund för en prövning av slutliga villkor för buller. Prövotiden bör därför avslutas.

Naturvårdsverkets vägledning

Verksamhetsutövarna noterar att Naturvårdsverkets vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller (Rapport 6538) publicerades efter det att prøvotidsredovisningen gavs in till domstolen. Bedömning som ska göras i varje enskilt fall, men där riktvärdena i normalfallet bör vara vägledande. Det kan finnas skäl att tillämpa högre eller lägre värden i det enskilda fallet. Verksamhetsutövarna vill i sammanhanget framhålla den principiella skillnad som föreligger mellan ett riktvärde för ett normalfall och ett straffsanktionerat begränsningsvärde.

Verksamhetsutövarna anser att de utredningar som gjorts under prøvotiden och som ingår i prøvotidsredovisningen entydigt visar att det är orimligt att föreskriva straffsanktionerade begränsningsvärden som helt sammanfaller med riktvärdena i vägledningen. Ett sådant krav går längre än vad som är rimligt vid en prøvning enligt 2 kap. 7 § miljöbalken. Villkorsprövningen bör istället baseras på det utredningsunderlag som finns i målet.

Separata villkor för de tre verksamhetsutövarna

Länsstyrelsen har ansett att det inte är möjligt att föreskriva separata bullervillkor för de tre utövarnas hamnverksamheter och yrkat att bullervillkor föreskrivs endast för den samlade hamnverksamheten. C R har yrkat detsamma. Transportstyrelsen har inte yttrat sig i frågan medan Miljö- och byggnadsnämnden har godtagit konstruktionen.

Verksamhetsutövarna vill med anledning av vad Länsstyrelsen anfört inledningsvis framhålla att det inte föreligger något formellt hinder mot att separata villkor föreskrivs enligt förslaget i prøvotidsredovisningen. 2009 års tillstånd omfattar de hamnverksamheter som var och en av de tre verksamhetsutövarna numera bedriver vid Verkö och det är bullret från dessa verksamheter som är föremål för villkorsprövning.

Återigen betonas vikten av att de slutliga bullervillkoren får en sådan utformning att var och en av verksamhetsutövarna har inflytande och kontroll över vad som krävs för att verksamheten ska vara förenlig med ställda krav. Villkor som uppfyller detta underlättar också för tillsynsarbetet. Verksamhetsutövarna vidhåller sina förslag till separata bullervillkor.

Externa fartyg

Verksamhetsutövarna har inte möjlighet att vidta eller bestämma över vilka åtgärder som ska vidtas på externa fartyg. I villkorshänseende måste man skilja på de fartyg som ligger inom verksamhetsutövarens direkta kontroll (egna fartyg) och sådana externa fartyg där verksamhetsutövaren inte har någon faktisk eller rättslig rådighet att fatta beslut om bullerdämpande åtgärder. Verksamhetsutövarna vidhåller att bullervillkor för deras verksamhet inte ska omfatta buller från externa fartyg.

Tid för mätning av ekvivalent ljudnivå

Hamnverksamheten är inte av sådant slag att det finns utpräglat tysta eller bullrande perioder under delar av dygnet. Hamnverksamheterna brukar pågå mer eller mindre

kontinuerligt under längre perioder. Den omständigheten att anlöpen till och avgångarna från Karlskrona Baltic Port AB:s kajer ofta sker under förhållandevis begränsad tid (några timmar) innebär inte att det inte bedrivs bulleralstrande hamnverksamhet där under övrig tid. I denna del av hamnområdet bedrivs såväl hamnverksamhet utan omedelbar koppling till färjornas tidtabell, exempelvis väg- och spårbundna godstransporter till och från hamnområdet, som sådana transporter och allmän godshantering inom hamnområdet. Förhållandena är likartade vad beträffar kommunens hamnverksamhet. ABB:s kabelutlastning pågår kontinuerligt under flera dygn, övrig tid pågår ingen regelrätt hamnverksamhet.

Mot bakgrund av hur hamnverksamheterna faktiskt bedrivs anser verksamhetsutövarna att hamnverksamheten inte har sådan intermitterande karaktär att det av miljö- och byggnadsnämnden förordade beräkningssättet är relevant. Tvärtom kan en sådan föreskrift inverka menligt på en effektiv egenkontroll och tillsyn. Verksamhetsutövarna vidhåller därför den föreslagna utformningen av villkor 18-20.

Verksamhetsutövarna medger tillägget om att villkor om ljudnivå ska gälla även vid skolor, förskolor och vårdlokaler

Straffsanktion först vid överskridande av förnyad mätning

Som utvecklats i prøvotidsredovisningen är buller typiskt sett en sådan parameter som inte lämpar sig för ett skarpt och omedelbart straffsanktionerat begränsningsvärde. Detta gäller särskilt vid hamnverksamhet där huvuddelen av bullret kommer från rörliga bullerkällor och där de driftsmässiga förhållandena varierar med de fartyg som vid tillfället ligger vid kaj. För verksamhetsutövarna är det därmed angeläget att få möjlighet att åtgärda en konstaterad bullerkälla om mätning/beräkning skulle visa att föreskrivna värden överskrids. I sammanhanget bör också framhållas att Verköhamnen är en allmän hamn där fartyg inte får förvägras anlop av bullerskäl. Verksamhetsutövarna vidhåller därför behovet av en villkorskonstruktion enligt förslaget villkor 23 st 2. Som utvecklats i prøvotidsredovisningen bör tillsynsmyndigheten ges inflytande över tidpunkten för den förnyade kontrollen.

Ekvivalentvärden

Kommunens hamnverksamhet omfattar lastning och lossning av olika typer av styckegods och med olika typer av fartyg. Tillståndet medger en väsentlig utökning av verksamheten. Kommunen är innehavare av den allmänna hamnen och därmed skyldig att ta emot de fartyg som begär att få anlöpa hamnen. ÅF:s beräkning av bullret från kommunens hamnverksamhet baseras på närfältsmätning avseende ett fartyg i Kalmar hamn. Från de sålunda beräknade ekvivalentvärdena bör finnas en rimlig marginal upp till straffsanktionerade nivåer. Kommunen vidhåller därför sitt villkorsförslag.

Momentant buller

Verksamhetsutövarna har föreslagit att den momentana ljudnivån nattetid från Karlskrona Baltic Port AB:s och kommunens respektive hamnverksamheter inte får överstiga 60 dB (A) och att villkor om momentanbuller inte behöver föreskrivas för ABB AB:s hamnverksamhet.

Vid normala förhållanden orsakar Karlskrona Baltic Port AB:s och kommunens hamnverksamheter inte några momentana ljudnivåer nattetid över 55 dB (A), men sådana ljudnivåer kan förekomma till följd av oavsiktliga händelser, exempelvis ljudsignaler från backande truckar, om gods eller annat föremål tappas eller liknande. Det är därför inte möjligt att säkerställa att nivån 55 dB (A) innehålls, varför viss marginal är påkallad. Karlskrona Baltic Port AB och kommunen vidhåller därför sitt förslag om 60 dB (A).

Som utvecklats i prövotidsredovisningen består ABB AB:s hamnverksamhet främst i lastning och lossning av kabel där ljudnivåerna är i princip konstanta under den tid då lastning och lossning pågår. ABB AB vidhåller därför att det inte är påkallat med ett särskilt villkor med begränsningsvärde för momentanbullret. Skulle domstolen finna att ett sådant villkor är påkallat, bör det utformas på samma sätt som beträffande de övriga verksamhetsutövarna.

Tillägg medges i villkor för ljudnivå även vid vårdlokaler.

Tillfälliga överskridanden av momentanvärdena

Verksamhetsutövarna har föreslagit att villkoren om högsta momentanbuller ska anses uppfyllda även om de angivna värdena överskrids med högst 10 dB (A) vid högst fem tillfällen per natt.

Karlskrona Baltic Port AB och kommunen vidhåller att den angivna momentanbullernivån bör få överskridas vid max fem tillfällen per natt innan det kan bli fråga om ett straffsanktionerat villkorsbrott. Detta behov gör sig än starkare gällande om domstolen skulle bifalla miljö- och byggnadsnämndens och Länsstyrelsens yrkande och föreskriva nivån 55 dB (A).

Lågfrekvent buller

Verksamhetsutövarna motsätter sig att villkor föreskrivs för lågfrekvent buller. Underlaget i prövotidsredovisningen ger entydigt vid handen att det saknas behov av sådant villkor. Dessutom bör beaktas att det finns flera verksamheter i bostäders omgivning som kan generera lågfrekvent buller. Skulle domstolen likväl föreskriva villkor för lågfrekvent buller bör det utformas i enlighet med Socialstyrelsens Allmänna råd om buller inomhus. Ett sådant villkor bör vidare utformas separat för vardera verksamhetsutövaren på samma sätt som övriga bullervillkor.

DOMSKÄL

Mark- och miljödomstolen anser att tillräckligt underlag har redovisats för att slutliga villkor ska kunna föreskrivas.

Prövningsram

Målet gäller fastställande av slutliga villkor för buller från den tillståndsgivna hamnverksamheten på fastigheterna X, Y, Z och Å, Verköhamnen, i Karlskrona kommun. Den tillståndsgivna verksamheten omfattar högst 1 700 anlöp per år av fartyg i kommersiell drift. För tillståndet gäller som bl.a. som slutligt villkor att anlöp eller avgångar enligt tidtabell inte får ske nattetid mellan kl. 22 – 07. Frågan om tillstånd till utökning med färjetrafik nattetid ingår alltså inte i prøvotiden.

När tillståndet för verksamheten lämnades sattes frågan om buller på prøvotid. Syftet med prøvotiden var att undersöka möjligheterna att nå ned till bullernivåer enligt Naturvårdsverkets och Folkhälsomyndighetens (f.d. Socialstyrelsens) vägledning och riktlinjer, d.v.s. utreda om dessa värden är möjliga att ange som slutliga villkor. De provisoriska föreskrifter som gällt under prøvotiden får anses vara den nivå som har bedömts vara tillåtlig, men ej tillräckligt begränsande vid en anpassning till vad som är möjligt att nå med bästa tillgängliga skyddsteknik under rådande omständigheter, bl.a. med tillämpning av landelanslutning, som vid det prøvningstillfället bedömdes vara den skyddsåtgärd som skulle ge mest effekt, vid sidan av bullerdämpade ramper. Prövotiden motiverades bl.a. med att dessa effekter skulle verifieras.

Den redovisade prøvotidsutredningen innehåller dels en beskrivning av nuvarande bullerförhållanden med framräkning av bullerförhållanden efter utökad verksamhet och dels en beskrivning av möjliga ytterligare skyddsåtgärder. De redovisade planerna på utökad verksamhet med ytterligare färjor för Polentrafiken får anses rymmas inom lämnat tillstånd, eftersom antalet anlöp av Polenfärjor för 2005 uppgetts vara 612. I det gällande tillståndet får även anses rymmas en utökning vid kommunens del av hamnen till fyra färjor per dygn, jämfört med dagens ca två per dygn.

Mark- och miljödomstolen vill även erinra om att för hamntillståndet gäller följande av miljööverdomstolen i dom 2010-06-02 i mål M 1866-09 fastställt villkoret, villkor 16, enligt följande.

”Anordningar som erfordras för att medge elanslutning av färjorna vid kaj ska installeras och kunna vara i drift senast den 31 december 2010. Denna elanslutning ska erbjudas färjorna och övriga fartyg som kan använda den.”

Begreppet ekvivalenta ljudnivåer

De villkor som har diskuterats avser, såvitt domstolen uppfattar det, ekvivalentnivåer för hela referenstidsintervall (t.ex. hela natten), eftersom inget ytterligare har preciserats i prøvotidsföreskrifterna om t.ex. drifttidsintervall. Detta innebär dock att under några timmar per dygn kan det uppmätas högre bullernivåer än den ekvivalenta nivån anger. Vad gäller ekvivalentperioden är det dock enligt domstolen rimligt att den beräknas på den sammanlagda sammanhängande verksamhetsperioden, eftersom olika drifttidsintervall är svåra att definiera på grund av hamnens egenskap som allmän hamn och fartygsanlöp och avgångar kan ske under stor del av dygnet.

Uppdelning av bullervillkor

Mark- och miljödomstolen bedömer att det är möjligt att dela upp ett bullervillkor på de tre verksamhetsutövarna, men att det först måste fastslås vilken sammanlagd bullernivå som kan anses vara acceptabel från immissionssynpunkt. Det bör då också beaktas övrigt buller inom hamn- och industriområdet och till att det redan finns lagakraftvunnen dom med villkor för ABB:s industriverksamhet, som redan tar i anspråk bullerutrymme genom fastställt bullervillkor med värden 50, 45 respektive 40 dB (A) för dag, kväll respektive natt. De nu angivna bullernivåerna nattetid från denna verksamhet anges till 23-40 dB (A), och samma värden synes föreligga även dagtid. Vid fastställande av bullervillkor för hamnverksamheten bör dock det gällande bullervillkoret för ABB:s industriverksamhet vara dimensionerande.

Nuvarande verksamhet

Utredningarna visar att när lastning av kabel vid ABB inte förekommer och inte heller lastning- eller lossning av två färjor samtidigt dagtid, d.v.s. befintlig verksam-

het med en färja vid kaj, vilket gäller under större delen av året, så beräknas det totala bullret vid bostäder rymmas inom de av centrala myndigheterna rekommenderade bullervärdena, räknat som ekvivalentnivå över helt referenstidsintervall. Vid kabellastning nattetid är det endast i mottagarpunkten 5, en fritidsbostad strax norr om anläggningen, som riktlinjen för nattligt buller överskrids med någon betydenhet. Sålunda kan det bedömas vara oskäligt att vidta ytterligare åtgärder vid nuvarande verksamhetsomfattning, utöver de som bolagen redan har åtagit sig, såsom vissa hastighetsbegränsningar och förarutbildning.

Ekvivalent ljudnivå utomhus

Även efter en utökning av färjetrafiken dagtid till två färjor samtidigt innehålls de centrala myndigheternas riktlinjer, utom ett marginellt högre värde kvällstid vid mottagarpunkt 5, vilket inte heller kan sägas medföra krav på ytterligare skyddsåtgärder inom ramen för skälighetsbedömning, utom möjligen för mottagarpunkt 5. Om man undantar bostaden vid mottagarpunkt 5 och anger särskilt villkor för den, skulle villkor kunna uppställas för buller vid övriga bostäder med utgångspunkt i riktlinjer från Naturvårdsverket om industri- och annat verksamhetsbuller enligt Rapport 6538 och Folkhälsomyndigheten allmänna råd om buller inomhus (FoHMFS 2014:13), för dag, kväll och natt. De provisoriska föreskrifterna har varit formulerade på sådant sätt att de får anses avse den sammanlagda bullernivån, rimligen begränsad till buller från miljöfarliga verksamheter. Om man utgår från nivån för de provisoriska föreskrifterna, 53 dB (A) dag 07 – 18, 50 dB (A) kväll 18 – 07 respektive 45 dB (A) natt 22 – 07 som tillåtlig bullernivå totalt sett för dag kväll och natt innebär sammanvägning med ABB:s villkor för industriverksamheten, 50 dB (A) dag 07 – 18, 40 dB (A) natt 22 – 07 och 45 dB (A) övrig tid, och tåg m.m. ett utrymme (avrundat) för de tre hamnverksamheterna på 50, 48 respektive 43 dB (A), för dag, kväll resp. natt, att dela på. Det skulle för var och innebära bullerkrav på högst 45, 43 respektive 38 dB (A) för dag kväll respektive natt. Med en marginal för straffbar nivå motsvarande 50 % överskridande av ljudtrycket, motsvarande ca 2 dB, är rimliga nivåer 47, 45 resp 40 dB (A) för dag kväll respektive natt för vardera verksamhet. Dessa värden bör föreskrivas med undantag för mottagarpunkt 5.

Sökandena har föreslagit att bullervillkoret inte ska gälla buller från externa fartyg med motiveringen att villkoret endast bör omfatta sådana frågor som ligger under verksamhetsutövarnas direkta inflytande och kontroll.

Av Naturvårdsverkets vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller, Rapport 6538, sid. 7, framgår, vad gäller hamnar och färjelägen, att slammer och smällar från exempelvis fartygens ramper samt buller från godshantering och uppställningsplatser bör bedömas som industribuller och det gäller också buller från fartygens motorer och hjälppaggregat. Mark- och miljödomstolen anser det rimligt att undantag görs för buller från fartygsrörelser under angöring och avfärd, men däremot bör t.ex. buller från fartygens hjälpmotorer när fartygen ligger vid kaj för lastning eller lossning omfattas av bullervillkoret för hamnverksamheten.

Lågfrekvent ljud

Den främsta hälsoeffekten som kan befaras på grund av buller är störd nattsömn, och särskilt befaras lågfrekvent ljud innebära en sådan risk. Boende bör genom villkor tillförsäkras en inomhusmiljö som inte innebär olägenhet i miljöbalkens bemärkelse. Därför bör lågfrekvent ljud villkoras utifrån Folkhälsomyndighetens allmänna råd (FoHMFS 2014:13). Av utredningen framgår att dessa värden bör kunna innehållas, förutsatt att bostäderna har de ljudisoleringssegenskaper som har varit utgångspunkten för beräkningarna. Något närmare underlag om förekommande ljudisolering hos aktuella hus har inte tagits fram. En beräknad marginal till villkorsnivåer utgör i sig inget skäl till att inte föreskriva villkoret. Ett fullständigt utnyttjande av landanläggningen bör medföra ytterligare minskad risk för störning av lågfrekvent buller.

Mätningssfattning för lågfrekvent buller bör inte anges i villkoret utan kan överlåtas till tillsynsmyndigheten att besluta om, t.ex. efter eventuella berättigade klagomål eller med hänsyn till förändrade driftsförhållanden i hamnen som kan befaras ge ökad risk för buller.

Villkor om lågfrekvent buller bör inte delas upp. Dels saknas underlag för en uppdelning, dels bör mätning ske endast om det är påkallat av uppkommen störning, då

det kan komma att krävas mer omfattande utredning av tillsynsmyndigheten för att fastlägga orsakssamband än för ”normalt” buller.

Mottagarpunkt 5

Sökandena har enligt vad som framgår av handlingarna överenskommit med ägaren för fritidsbostaden vid punkt 5 om bullerplank. Åtaganden finns om ytterligare åtgärder om det påfordras. Fastighetsägaren har inte yttrat sig i målet. Mark- och miljödomstolen anser att det är rimligt att ange villkorsnivåer som sökandena har yrkat.

Momentant buller

Sökandena har uppgett att vid normala förhållanden orsakar Karlskrona Baltic Port AB:s och kommunens hamnverksamhet inte några momentana ljudnivåer nattetid över 55 dB (A), men villkorsförslaget är angivet med en säkerhetsmarginal till 60 dB (A). Därutöver föreslås att villkoret ska anses uppfyllt även om värdet för vardera verksamhet överskrids med högst 10 dB (A) vid högst 5 tillfällen per natt, vilket innebär att den momentana ljudnivån tillåts uppgå till 70 dB (A) vid 10 tillfällen per natt. Remissinstanserna har tillstyrkt vissa undantag från nivån 55 dB (A) momentant ljud. Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden har yrkat en gång per natt och verksamhet, samt att även ABB ska omfattas av motsvarande villkor. Domstolen anser att vissa överskridanden kan vara ofrånkomliga vid denna typ av verksamhet, men från ett immissionsperspektiv är antalet störningar kopplat till risk för väckningsreaktioner hos närboende och bör begränsas kraftigt. En utgångspunkt bör vara att fler än fem väckningstillfällen per natt anses medföra risk för sömnstörning. Då bör den samlade verksamheten beaktas och följaktligen tillfällena fördelas mellan sökandena.

Övrigt

Mark- och miljödomstolen finner att övriga villkor om kontroll och uppföljning av överträdelser kan fastställas i huvudsak enligt sökandenas förslag. Dock anser domstolen att det gemensamma villkoret om samlat ekvivalent bullerimmissionsvärde vid krav på ommätning inte ska avse det av domstolen tillagda villkoret om lågfrekvent buller inomhusbuller. Mark- och miljööverdomstolens dom i mål M 1562-14 anger hur villkor för hamnar kan följas upp vid överträdelse. Villkoret bör utformas på

liknade sätt, så att hänsyn tas till Sökandenas begränsade rådighet över fartygens bulleregenskaper.

Bullervillkoren bör uttryckas på ett sätt som bättre överensstämmer med nuvarande beteckningar i Naturvårdsverkets och Folkhälsomyndighetens vägledande dokument.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga (DV425)

Överklagande senast den 12 januari 2016.

Bengt Johansson

Bruno Bjärnborg

I domstolens avgörande har deltagit rådmannen Bengt Johansson, ordförande, och tekniska rådet Bruno Bjärnborg, samt de särskilda ledamöterna Elisabet Ardö och Torbjörn Brorson.