



SVEA HOVRÄTT
Mark- och miljööverdomstolen
060201

DOM
2023-04-18
Stockholm

Mål nr
M 13608-21

Sid 1 (11)

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE

Växjö tingsrätts, mark- och miljödomstolen, dom 2021-10-27 i mål nr M 5768-19,
se bilaga A

PARTER

Klagande

1. A.M.G.
2. G.G.
3. C.G.
4. K.L.

Ombud för 1–4: Advokaten P.T.N.

Motpart

1. Länsstyrelsen i Östergötlands län
581 86 Linköping

2. Mantorp Park Motorbana AB, 556668-5425
Mantorp Park
590 17 Mantorp

SAKEN

Tillstånd enligt miljöbalken till verksamhet, inklusive kringverksamhet, vid
motorbana på fastigheten AA m.fl. i Mjölby kommun

Dok.Id 1875168

Postadress
Box 2290
103 17 Stockholm

Besöksadress
Birger Jarls Torg 16

Telefon
08-561 670 00
08-561 675 50

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

Telefax

Expeditionstid
måndag – fredag
09:00–16:30

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSLUT

Mark- och miljööverdomstolen undanröjer mark- och miljödomstolens dom och återförvisar målet till mark- och miljödomstolen för fortsatt behandling.

YRKANDEN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

A.M.G., G.G., C.G. och K.L. har yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska upphäva mark- och miljödomstolens dom och i stället föreskriva villkor i enlighet med bilaga B. De har i andra hand yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska upphäva mark- och miljödomstolens dom och återförvisa målet dit för fortsatt behandling.

Länsstyrelsen i Östergötlands län har motsatt sig att mark- och miljödomstolens dom upphävs och därutöver yrkat i enlighet med bilaga C.

Mantorp Park Motorbana AB (Motorbanan) har motsatt sig att mark- och miljödomstolens dom ändras. Motorbanan har i fråga om villkor 2 i andra hand yrkat att följande formulering ska fastställas:

Verksamhetsutövaren ska, så långt detta är känt, senast den 1 december, lämna information om kommande kalenderårs produktion av publika evenemang/events för produktionstyp C – E, på någon av anläggningens motorbanor. Informationen ska göras tillgänglig på bolagets Internetsida (hemsida). Information om datum för övriga icke publika evenemang/events och tävlingar enligt C - E ska för vårsäsongen (t.o.m. juni) läggas upp senast den 1 mars, och för höstsäsongen senast 1 juni. Program med datum för verksamhet enligt produktionstyp B, läggs upp fortlöpande med minst 30 dagars framförhållning.

Avsteg från programmet kan, om det finns särskilda skäl, få göras efter godkännande av tillsynsmyndigheten. Om avsteg godkänns ska detta publiceras på bolagets internethemsida snarast möjligt.

Om Mark- och miljööverdomstolen anser att slutliga villkor avseende buller ska fastställas har Motorbanan i första hand yrkat att domstolen ska fastställa bolagets ursprungligen föreslagna yrkande baserat på ekvivalenta värden enligt nedanstående.

Tabell 1. Bullernivåer angivna som *begränsningsvärden* för produktionstyperna A – C, med bullermåttet ekvivalent ljudnivå under 1 timme ($L_{eq, 1h}$), i dB(A), uppmätt på anläggningens fasta ljudmätare. Produktionstider ska maximalt vara mellan klockan 07 – 19, utom för de undantag som gäller för varje produktionstyp. För begränsningar av produktionen under vissa dagar / perioder, se nedan.

Produktionstyp	$L_{eq, 1h}$ [dB(A)]	Antal produktionsdagar per år (varav sön- och helgdag)	Undantag för utökad produktion under vissa dagar/tider
A – Blandad verksamhet, inbegripen produktion av verksamhet som inte är motorfordonsrelaterad	78	Alla dagar (även alla sön- och helgdagar)	Verksamhet kan bedrivas hela dygnet.
B – Nationella klubb tävlingar, racing och körutbildning, körträning m.m.	82	120 (17)	Verksamhet får bedrivas som längst under 8 timmar i följd utan avbrott. Under 2 vardagar (måndag – lördag) per år får verksamhet bedrivas som längst under 12 timmar i följd utan avbrott. Under dessa 2 dagar får verksamhet bedrivas fram till klockan 22. Vid 1 tillfälle får ett uthållighetstest köras, från klockan 09 (dag 1) – 17 (dag 2), med körtid högst 24 timmar i följd.
C – Racing, körutbildning, motorevents med publik m.m.	87	50 (7)	Verksamhet får bedrivas som längst under 8 timmar i följd utan avbrott. Under 4 vardagar (måndag – lördag) per år får verksamhet bedrivas som längst under 12 timmar i följd utan avbrott. Under dessa 4 dagar får verksamhet bedrivas fram till klockan 22.

Tabell 2. Bullernivåer angivna som *riktvärden* för produktionstyp D, med bullermåttet ekvivalent ljudnivå under 1 timme ($L_{eq, 1h}$), i dB(A), uppmätt på anläggningens fasta ljudmätare. Produktionstider ska maximalt vara mellan klockan 07 – 19, utom för de undantag som gäller. För begränsningar av produktionen under vissa dagar / perioder, se nedan.

Produktionstyp	$L_{eq, 1h}$ [dB(A)]	Antal produktionsdagar per år (varav sön- och helgdag)	Undantag för utökad produktion under vissa dagar/tider
D – Generellt stora publika events m.m	92	20 (2)	Verksamhet får bedrivas som längst under 8 timmar i följd utan avbrott. Under 2 vardagar per år får verksamhet bedrivas som längst under 12 timmar i följd utan avbrott. Under dessa 2 dagar får verksamhet bedrivas fram till klockan 22.

Tabell 3. Bullernivåer angivna som *riktvärden* för produktionstypen E, med bullermåttet maximala ljudnivåer ($L_{AF, max}$), baserat på högsta beräknade värden vid närmaste bostäder. Produktionstider ska maximalt vara mellan klockan 07 – 19, utom för de undantag som gäller. För begränsningar av produktionen under vissa dagar / perioder, se nedan.

Produktionstyp	$L_{AF, max}$ [dB(A)]	Antal produktionsdagar per år (varav sön- och helgdag)	Undantag för utökad produktion under vissa dagar/tider
E – Dragracing	95	12 (3)	Verksamhet får bedrivas mellan kl. 09 - 21.

Tabell 4. Begränsningar av produktionen under vissa dagar / perioder.

Produktionstyp	Begränsningar av produktionen
A – Blandad verksamhet, inbegripen produktion av verksamhet som inte är motorfordonsrelaterad	Inga begränsningar ska gälla.
B – Nationella klubb tävlingar, racing och körutbildning m.m.	Under påskhelgen (fredag - måndag), midsommarhelgen (fredag - söndag), får ingen verksamhet av produktionstyp B bedrivas.
C – Racing, körutbildning, motorevents med publik m.m.	Under påskhelgen (fredag - måndag), midsommarhelgen (fredag - söndag), får ingen verksamhet utom för produktionstyp A bedrivas.
D – Generellt stora publika events m.m.	Under två i förväg meddelade hela veckor (måndag – söndag) under perioden vecka 25 – 32, får ingen verksamhet utom för produktionstyp A och B bedrivas. De två veckorna behöver inte vara sammanhängande.
E – Dragracing	

Motorbanan har om Mark- och miljööverdomstolen anser att slutliga villkor avseende buller ska fastställas i andra hand yrkat att domstolen fastställer maximala värden som motsvarar den provisoriska föreskriften i mark- och miljödomstolens dom.

REMISSYTTRANDE

Naturvårdsverket har framfört i huvudsak följande.

På grund av bullrets intermittenta karaktär med många bullertoppar är buller från motorbanor mer störande än buller från normal vägtrafik. Buller från motorbanor bör därför regleras med villkor för maximala ljudnivåer. Utgångspunkten för bedömning och reglering bör vara Naturvårdsverket riktvärden enligt NFS 2004:16. Även om de allmänna råden är gamla så innebär inte det att de är föråldrade. Råden har använts i ungefär samma form sedan 70-talet och är väl inarbetade samt ändamålsenliga. I avsaknad av miljömedicinska studier specifikt från motorbanor är det därför inte motiverat med en större revidering av råden.

Beträffande stora motorbanor kan avsteg från riktvärdena medges i begränsad omfattning, under förutsättning att de är förutsägbara och att närboende informeras i god tid om när bullrande verksamhet kommer att ske. Verksamhet som överskrider riktvärdena men där Folkhälsomyndighetens allmänna råd om bullernivåer inomhus innehålls bör i så fall kunna accepteras i något större omfattning. Hur ofta överskridanden utomhus kan accepteras behöver anpassas till det enskilda fallet men utgångspunkten bör vara att det ska vara en begränsad andel av årets dagar och inte uppfattas som ofta återkommande. Ljudnivåer som innebär att Folkhälsomyndighetens allmänna råd om bullernivåer inomhus överskrids bör ske till begränsad omfattning och nivå (t.ex. fem dagar per år). Verksamhet som kan ge upphov till mycket höga ljudnivåer, både utomhus och inomhus, t.ex. dragracing, bör ej tillåtas i anslutning till bostäder utan lokaliseras till annan plats.

Verksamhet på motorbanor bör inte tillåtas nattetid. I övrigt bör verksamheten koncentreras, så långt det är möjligt, till dagtid på vardagar. För att ge förutsebarhet bör verksamhetstiderna regleras. Omfattningen kan regleras genom dels hur många dagar per år som verksamhet på motorbanan får ske, dels peka ut vissa dagar och

perioder då verksamhet på motorbanan inte får ske. Genom att verksamhetsutövarna därtill åläggs att i förväg redovisa ett program får de närboende en förutsägbarhet i vilka perioder det kommer, respektive inte kommer, att bullra från motorbanan.

Verksamhet där Naturvårdsverkets allmänna råd inte är tillämpliga, t.ex. för arbetsfordon, verkstad, kontors- och konferenslokaler samt tekniska installationer bör inte omfattas av ovannämnda. Vid behov kan Naturvårdsverket vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller användas.

Avslutningsvis har Naturvårdsverket lämnat synpunkter på underlaget som Motorbanan lämnat in i målet enligt följande. Det är verksamhetsutövarens ansvar att skaffa sig den kunskap som behövs för att skydda människors hälsa och miljön mot skada eller olägenhet, se 2 kap. 2 § miljöbalken. Naturvårdsverket bedömer att frågan om buller från motorbanan är avgörande för tillåtligheten, detta ställer höga krav på utredningar i frågan. Mot bakgrund av gällande praxis kan man därför ifrågasätta om det går att sätta frågan på prövotid. Bolaget anger själva att det i målet saknas underlag för reglering av verksamheten i maximala ljudnivåer (aktbilaga 19, s. 3). Verksamheten är dock en befintlig verksamhet och det är vedertaget att buller från motorbanor beskrivs i maximala ljudnivåer. Naturvårdsverket bedömer därför att bullerpåverkan från motorbanan i maximala ljudnivåer bör kunna förutses och att en sådan redovisning bör ingå i miljökonsekvensbeskrivningen.

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL

Mantorp Park har sedan slutet av 1960-talet genomgått flera ombyggnationer och där finns nu flera motorbanor och en trafikövningsplats. Där finns också ett flertal byggnader, med bland annat kontor, konferenslokaler och övernattningsstugor, samt ett par större grönområden m.m. Vid anläggningen bedrivs utöver motorsport bl.a. fordons- och trafikutbildning, testkörning och provkörning av fordon samt andra events där t.ex. besökare har möjlighet att köra på banan i kombination med uppvisningar med professionella utövare. Övrig verksamhet, som inte är motorfordonsrelaterad och som bedrivs på platsen, är t.ex. flyguppvisningar, löpar- och cykeltävlingar, uthyrning av

konferenslokaler, stugor och depågarage, m.m. I samband med större evenemang spelas emellanåt musik under kvällstid.

Miljöprövningsdelegationen gav den 28 oktober 2019 tillstånd enligt miljöbalken för tävlings-, tränings- och testbana för motorfordon inklusive kringverksamheter inom aktuella fastigheter.

Mark- och miljödomstolen har med den överklagade domen ändrat miljöprövningsdelegationens beslut och bestämt verksamhetens omfattning genom att ge tillståndsmeningen en ny lydelse. Ändringen innebär bl.a. att verksamheten får omfatta

”A. blandad verksamhet, inbegripet produktion av verksamhet som inte är motorfordonsrelaterad” Den verksamheten får bedrivas dygnet runt alla veckodagar.

”B. Nationella klubb tävlingar, racing och körutbildning, körträning m.m.” Detta får bedrivas under 120 dagar per år, varav 17 sön- och helgdagar.

”C. Racing, körutbildning, motorevents med publik m.m.” Den verksamheten får bedrivas under 50 dagar per år, varav 7 sön- och helgdagar.

”D. generellt stora publika events m.m.” Detta får bedrivas under 12 dagar per år, varav 3 sön- och helgdagar.

”E. dragracing” Den verksamheten får bedrivas under 12 dagar per år varav 3 sön- och helgdagar.

För kategorierna B-E har närmare angivits begränsningar för vilka tider på dygnet som verksamhet får bedrivas.

Mark- och miljödomstolen har även upphävt vissa av miljöprövningsdelegationen meddelade villkor och beslutat andra villkorsändringar.

Vidare har mark- och miljödomstolen skjutit upp frågan om vilka villkor som ska gälla för buller och genom en provisorisk föreskrift (P1.) förordnat att bullernivån som riktvärde inte får överstiga vissa nivåer.

Utgångspunkter för prövningen

Enligt Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från motorsportbanor, halkövningsbanor och banor för provning av motordrivna fordon, NFS 2004:16, bör ljudnivån från sådan verksamhet, vid bostäder, inte överstiga 60 dBA ”Fast” under helgfri måndag till lördag kl. 07–19 och 55 dBA ”Fast” helgfri måndag till lördag kl. 19–22 samt söndagar och helgdagar kl. 07–19. Nattetid (kl. 22-07) bör bullrande verksamhet inte förekomma. Även andra ljud än motorbuller, såsom ljud från högtalaranläggningar bör omfattas. Vid banor där flera verksamhetsgrenar förekommer anges det vara lämpligt att redovisa de högsta ljudnivåer som uppkommer och de planerade verksamhetstiderna för varje verksamhetsgren för sig.

Tillsynsvägledningsansvaret för buller är delat mellan flera myndigheter. I vissa fall, t.ex. där Naturvårdsverkets riktvärden utomhus överskrids, kan Folkhälsomyndighetens allmänna råd om buller inomhus tillämpas, FoHMFS 2014:13. Avseende de ljudnivåer som publiken exponeras för vid motorsport är i stället myndighetens allmänna råd om höga ljudnivåer relevant, FoHMFS 2014:15. När det gäller annan än motorfordonsrelaterad verksamhet som omfattas av ett tillstånd, t.ex. musikunderhållning efter events, kan Naturvårdsverkets vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller tillsammans med Folkhälsomyndighetens riktvärde för musik i råden om buller inomhus aktualiseras. (Se Folkhälsomyndigheten, Vägledning om buller inomhus och höga ljudnivåer, 13 maj 2019.) För tillstånd krävs att den omgivningspåverkan som verksamheterna kan ge upphov till är tillräckligt klarlagd för att miljöprövningsdelegationen eller domstolen ska kunna bedöma om de sökta verksamheterna är tillåtliga.

Prövningsmyndigheten får visserligen skjuta upp avgörandet av en viss villkorsfråga, se 22 kap. 27 § jfr 19 kap 5 § miljöbalken. För detta krävs dock att verksamheterna, i den tillståndsgivna omfattningen, bedömts kunna uppfylla hänsynsreglerna, t.ex. genom villkorsreglering. Osäkerhet beträffande själva tillåtligheten kan alltså inte

motivera ett prövotidsförordnande (se Mark- och miljööverdomstolens avgörande den 16 april 2015 i mål nr M 6483-14). Bedömningen av tillåtligheten, utifrån omgivningspåverkan genom buller, ska förutom de olägenheter som verksamheterna direkt ger upphov till även omfatta buller som är en indirekt följd av att de tillåts. Detta gäller t.ex. buller från trafik till och från anläggningen. (Se avgörandet MÖD 2007:3.) Vidare bör riktvärden inte användas som begränsningsvärden (se bl.a. avgörandena MÖD 2009:2, MÖD 2009:9, MÖD 2012:10 och MÖD 2012:21).

Mark- och miljööverdomstolen gör följande bedömningar

Mark- och miljödomstolen har nu i en provisorisk föreskrift angett att bullernivån som riktvärde inte får överskrida vissa nivåer. Förfarandet innebär att prövningen av verksamhetens tillåtlighet inte har slutförts.

Mark- och miljödomstolens reglering omfattar inte heller omgivningsbuller nattetid för verksamheten ”A. blandad verksamhet inbegripet produktion av verksamhet som inte är motorfordonsrelaterad”. Den verksamheten får därför bedrivas dygnet runt. Vidare har mark- och miljödomstolen angett att tillståndet enbart omfattar motorfordonsrelaterad verksamhet och flyguppvisningar samtidigt som tillståndsmeningen bl.a. anger att tillståndet omfattar ”A. blandad verksamhet inbegripet produktion av verksamhet som inte är motorfordonsrelaterad” och ”D. generellt stora publika events m.m.”.

Det är därtill otydligt vad som omfattas av tillståndet för t.ex. ”D. generellt stora publika events m.m.” och vad som skiljer den verksamheten från verksamhet som omfattas av ”C. racing, körutbildning, motorevents med publik m.m.”.

Motorbanan har när det gäller verksamheten ”E. dragracing” under processen endast redovisat de maximala ljudnivåer som den verksamheten kommer att kunna ge upphov till vid kringliggande bostäder. Det är fråga om mycket höga ljudnivåer med tidsmässigt mycket frekventa toppar. För övriga verksamheter saknas det också underlag för att dra säkra slutsatser när det gäller omgivningspåverkan i form av buller. Motorbanan har inte heller redovisat vilka skyddsåtgärder som övervägts, t.ex. tillfälliga bullerskydd vid dragracing, och varför sådana inte föreslagits.

Mark- och miljööverdomstolen gör bedömningen att det inte går att på befintligt underlag bedöma om de tillståndsgivna verksamheterna är tillåtliga. Den överklagade domen bör därför undanröjas och målet återförvisas till mark- och miljödomstolen för fortsatt behandling.

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

I avgörandet har deltagit hovrättsråden Henrik Löv, Lars Olsson, referent, och Marianne Wikman Ahlberg, samt tekniska rådet Claes Becker.

Föredragande har varit Anna Nordenskjöld.



VÄXJÖ TINGSRÄTT
Mark- och miljödomstolen

DOM
2021-10-27
meddelad i
Växjö

Mål nr M 5768-19

PARTER

Klagande och motparter

1. A.M.G.
2. C.G.
3. G.G.
4. K.L.

Ombud för 1-4: Advokaten P.T.N.

5. Mantorp Park Motorbana AB
Mantorp Park
590 17 Mantorp

Motpart

Länsstyrelsen i Östergötlands län
581 86 Linköping

ÖVERKLAGAT BESLUT

Länsstyrelsen, miljöprövningsdelegationen, i Östergötlands läns beslut den 28 oktober 2019 i ärende nr 551-3837-17, se bilaga 1

SAKEN

Tillstånd enligt miljöbalken till tävlings-, tränings- och testbana för motorfordon inklusive kringverksamheter på fastigheten AA m.fl., Mjölby kommun _____

Dok.Id 513568

Postadress	Besöksadress	Telefon	Telefax	Expeditionstid
Box 81 351 03 Växjö	Kungsgatan 8	0470-560 100 E-post: mmd.vaxjo@dom.se www.vaxjotingsratt.domstol.se		måndag – fredag 08:00–16:00

DOMSLUT

Mark- och miljödomstolen ändrar det överklagade beslutet på de sätt som framgår av punkterna I, II, III och IV nedan. Yrkandena under punkterna V, VI och VII avslås.

I. Verksamhetens omfattning bestäms genom att tillståndsmeningen ges följande lydelse.

Mantorp Park AB lämnas tillstånd enligt miljöbalken till tävlings-, tränings- och testbana för motorfordon inklusive kringverksamhet (flyguppvisning) inom fastigheterna AA, BB, CC samt DD i Mjölby kommun. Verksamheten får ha följande omfattning.

Produktionstyp	Antal produktionsdagar per år (varav sön- och helgdag)	Produktionstid är kl. 07-19 om inte annat anges nedan	Begränsningar/utökningar m.m.
A - Blandad verksamhet inbegripet produktion av verksamhet som inte är motorfordonsrelaterad	Alla dagar (även alla sön- och helgdagar)	Verksamhet kan bedrivas hela dygnet.	-
B - Nationella klubbträningar, racing och körutbildning, körträning m.m.	120 (17)	Verksamhet får bedrivas som längst under 8 timmar i följd utan avbrott. Under 2 vardagar (måndag-lördag) per år får verksamhet bedrivas som längst under 12 timmar i följd utan avbrott. Under dessa 2 dagar får verksamhet bedrivas fram till kl. 22. Vid 1 tillfälle får ett uthållighetstest köras kl. 09 (dag 1) - 17 (dag 2), med körtid högst 24 timmar i följd.	Under påskhelgen (fredag-måndag) och midsommarshelgen (fredag-söndag) får ingen verksamhet av produktionsstyp B bedrivas. Tvåveckors uppehåll sommartid, se nedan B-E.

C – Racing, körutbildning, motorevents med publik m.m.	50 (7)	Verksamhet får bedrivas som längst under 8 timmar i följd utan avbrott. Under 4 vardagar (måndag-lördag) per år får verksamhet bedrivas som längst under 12 timmar i följd utan avbrott. Under dessa 4 dagar får verksamhet bedrivas fram till kl. 22.	Under påskhelgen (fredag-måndag) och midsommarhelgen (fredag-söndag) får ingen verksamhet av produktionsstyp C bedrivas. Tvåveckors uppehåll sommartid, se nedan B-E.
D – Generellt stora publika events m.m.	20 (2)	Verksamhet får bedrivas som längst under 8 timmar i följd utan avbrott. Under 2 vardagar per år får verksamhet bedrivas som längst under 12 timmar i följd utan avbrott. Under dessa 2 dagar får verksamhet bedrivas fram till kl. 22.	Under påskhelgen (fredag-måndag) och midsommarhelgen (fredag-söndag) får ingen verksamhet av produktionsstyp D bedrivas. Tvåveckors uppehåll sommartid, se nedan B-E.
E – Dragracing	12 (3)	Verksamhet får bedrivas vardagar (måndag-lördag) kl. 09-21 samt sön och helgdag mellan kl. 09-17.	Under påskhelgen (fredag-måndag) och midsommarhelgen (fredag-söndag) får ingen verksamhet av produktionsstyp E bedrivas. Tvåveckors uppehåll sommartid, se nedan B-E.
B-E	-14 (-2)		Under två i förväg meddelade hela sammanhängande veckor (måndag-söndag) under perioden vecka 25-32 får produktionsstyperna B-E inte bedrivas.

II. Villkor 2 ges följande lydelse

2. a) Verksamhetsutövaren ska senast den 1 december årligen skriftligen redovisa till tillsynsmyndigheten ett preliminärt program inför kommande kalenderårs verksamheter.

b) Verksamhetsutövaren ska senast den 1 februari respektive den 1 maj årligen redovisa fastställda program med kommande verksamhet för vår/sommarsäsongen respektive höstsäsongen innevarande kalenderår.

c) Programmen enligt a och b ovan ska vid angivna tidpunkter finnas tillgängliga på bolagets internethemsida.

d) Avsteg från programmen efter angivna tidpunkter kan, om det finns särskilda skäl, få göras efter godkännande av tillsynsmyndigheten. Om avsteg godkänns ska information om detta ges på bolagets internethemsida snarast möjligt

III. Villkor 3 upphävs.

IV. Villkor 4 upphävs samtidigt som frågan om buller skjuts upp under en prøvotid i enlighet med vad som anges nedan.

V. Yrkandet om särskilt villkor för reglering av musikevenemang avslås.

VI. Yrkandet från A.M.G. m.fl. om verkställighetsförordnade avslås.

VII. Övriga yrkanden i överklagandena avslås.

Uppskjuten fråga och provisorisk föreskrift

Mark- och miljödomstolen skjuter enligt 22 kap. 27 § miljöbalken upp frågan om vilka villkor som ska gälla för buller.

U1. Sökanden ska utreda om och hur buller från verksamheten kan regleras med angivande av ekvivalenta ljudnivåer för att uppnå ett likvärdigt störningsskydd för omgivningen som om bullret från verksamheten hade reglerats med maximala ljudnivåer. Utredningen ska innehålla förslag till slutliga villkor. Villkoren ska ange begränsningsnivåer avseende ekvivalent ljudnivå för åtminstone fallen 15 min, 30 min och 1 timme. Utredningen ska även redovisa vilka ljudnivåer, beskrivna med maximala ljudnivåer både vid närmsta bostäder och vid banan, som de föreslagna ekvivalentvillkoren bedöms motsvara. Utredningen ska senast två år efter det att denna dom vunnit laga kraft ges in till miljöprövningsdelegationen inom länsstyrelsen vid Östergötlands län.

Under prøvotiden eller till dess miljöprövningsdelegationen inom länsstyrelsen vid Östergötlands län har beslutat annat, ska följande provisoriska föreskrift gälla:

P1. Bullerriktvärden

Bullernivån får som riktvärde** inte överstiga följande nivåer.

Produkt- ionstyp	Vardag inkl. lördag kl. 07-19 maximal ljudnivå vid bostad i dBA "Fast"	Vardag inkl. lördag kl. 19-22 maximal ljudnivå vid bostad i dBA "Fast"	Sön- och helgdag kl. 09-17 maximal ljudnivå vid bostad i dBA "Fast"
A	60	55	55
B*	65	60	60
C	75	75	75
D	75	75	75
E	95	95	95

* 24-timmarslopp, för produktionsstyp B får utan ovan nämnda tidsbegränsning ett uthålligstest per år utföras inom tiderna kl. 09.00 dag 1 till kl. 17.00 dag 2 genomföras med körtid högst 24 timmar i följd.

Ljudnivåerna ska kontrolleras genom immissionsmätning vid bostad eller emissionsmätning med anläggningens fasta ljudmätare, när fordonen passerar i idealspåret 21 meter från ljudmätaren på motorbanan och beräkning av nivån vid bostad.

Tillsynsmyndigheten får medge undantag från bullerriktvärdena.

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

BAKGRUND

Miljöprövningsdelegationen vid Länsstyrelsen i Östergötlands län (MPD) lämnade i beslut den 28 oktober 2019, dnr 551-3837-17, tillstånd enligt miljöbalken (MB) till Mantorp Park Motorbana AB (fortsättningsvis Mantorp Park) för tävlings-, tränings- och testbana för motorfordon inklusive kringverksamheter inom fastigheterna AA, BB och CC samt DD i Mjölby kommun. MPD beslutade även att godkänna den miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som getts in.

För tillståndet föreskrevs bland annat följande villkor:

2. *Verksamhetsutövaren ska så snart som möjligt dock senast den 1 december skriftligen redovisa till tillsynsmyndigheten ett program inför kommande kalenderårs verksamheter som i villkor fyra begränsats till visst tillfälle eller antal dagar. Programmet ska vid samma tidpunkt finnas tillgängligt på bolagets internethemsida.*

Avsteg från programmet kan, om det finns särskilda skäl, få göras efter godkännande av tillsynsmyndigheten. Om avsteg godkänns ska information om detta ges på bolagets internethemsida snarast möjligt.

3. *Inom anläggningen får endast framföras fordon som uppfyller trafikregistrerade fordons bullerkrav eller fordon som minst uppfyller kraven för rikstäckande mästerskapstävlingar i de svenska motorsportförbundens reglementen. Vid internationella tävlingar gäller istället kraven i respektive internationellt reglemente.*
4. *Verksamhet med motorfordon får bedrivas enligt följande:*

Högsta tillåtna ljudnivå*	Verksamhetstider	Omfattning per år	Verksamhetstider	Omfattning per år
	Vardag och lördag		Söndag och helgdag	
60 dBA	07.00-19.00	Alla dagar	--	--
55 dBA	19.00-22.00	Alla dagar	07.00-19.00	Alla dagar

Utan hinder av ovanstående får verksamhet som genererar maximala ljudnivåer därutöver bedrivas enligt nedan:*

	Vardag		Lördag, söndag och helgdag	
60 dBA	--	--	24 h i följd**	1 tillfälle
75 dBA	09.00-17.00	16 dagar	09.00-17.00	14 dagar
75 dBA	09.00-22.00	10 dagar	09.00-22.00	2 dagar
95 dBA	09.00-21.00	2 dagar	09.00-21.00	2 dagar

* Maximal ljudnivå i dBA vid närmaste bostad för permanent boende och fritidshus.

** Avslutas senast söndag kl. 12.

Ljudnivåerna ska kontrolleras genom immissionsmätning eller närfältsmätning och beräkning. Villkoret anses uppfyllt även om värdet överskrids högst fem gånger per verksamhetsdag.

Kontroll ska bland annat ske vid införande av nya fordonsslag som kan leda till ökade bullernivåer och inom ramen för egenkontrollen. Kontroll av bullernivåer ska även ske på tillsynsmyndighetens begäran.

Påskhelgen (långfredag-annandag påsk) och midsommarhelgen (midsommar-afton-söndag) ska vara fria från verksamhet med ljudnivåer överstigande 55 dBA.

Inplanerade verksamheter för säsongen 2020 får genomföras även om de innebär avvikelser från vad som anges ovan.

Vid olycka, olämpligt väder eller dylikt som medför att verksamheten inte kan genomföras enligt tidsplan får verksamheten utsträckas med maximalt två timmar från det att den skulle ha avslutats.

A.M.G. m.fl. och Mantorp Park har överklagat MPD:s beslut till mark- och miljödomstolen.

YRKANDEN M.M.

A.M.G., C.G., G.G. och K.L. (A.M.G. m.fl.), har såsom talan slutligt framställts, yrkat att mark- och miljödomstolens dom ska få verkställas utan att den vunnit laga kraft (s.k. verkställighetsförordnande), att det ska göras vissa ändringar i villkor 2 och 4 samt att det ska föreskrivas ett nytt villkor om reglering av musikevenemang. Som skäl för yrkandet om verkställighetsförordnande har de anfört att ärendet har pågått i tjugo års tid och att de vill nå ett avslut.

Villkor 2

A.M.G. m.fl. har yrkat att det i första stycket ska läggas till ”*Av programmet ska datum och tider framgå.*” samt att andra stycket ska ändras till följande lydelse:

Utöver vad som framgår av programmet får verksamheten med motorfordon inte ge upphov till bullernivåer över 60 dBA. Om det finns särskilda skäl får tillsynsmyndigheten godkänna att verksamhet som angetts i programmet förläggs till en annan

dag, dock endast kl. 9-17 och under förutsättning att det inte strider mot villkor 4. Information om ändringar ska finnas tillgängliga på verksamhetsutövarens hemsida snarast möjligt.

Till stöd för yrkandena har de anfört följande. Kravet på ett verksamhetsprogram är mycket betydelsefullt för närboendes möjlighet att planera sina helger och övrig ledig tid. För att programmet ska fylla denna funktion behöver givetvis datum och tider framgå.

En annan funktion av programmet måste vara att det binder verksamhetsutövaren i den mening att det utrymme som framgår av tabell 2 i villkor 4 ”intecknas”. Programmet ska alltså gälla som en inskränkning av villkor 4. Tillsynsmyndigheten bör inte bemyndigas att tillåta kompletteringar till eller utökningar av programmet, utan endast avsteg i form av ”omdisponeringar” av dagar. Det är inte acceptabelt att avsteg tillåts som innebär en ökad bullerbelastning på kvällar. Möjligheten till avsteg från programmet bör därför begränsas till kl. 9-17. För tydlighetens skull bör det även framgå att omdisponering inte får godkännas om det leder till att det totala antalet dagar med en viss begränsning överskrids eller att verksamhet bedrivs på en dag då det enligt villkor 4 ska vara uppehåll.

Villkor 4

Texten till asterisken (*)

A.M.G. m.fl. har yrkat att texten ska ändras till följande lydelse:

** Maximal ljudnivå i dBA ($L_{AF, max}$) vid fasad till bostad för permanent boende och fritidshus.*

Till stöd för yrkandet har de anfört att ändringen innebär att villkoren inte endast gäller vid den bostadsfasad som är ”närmast” utan vid samtliga bullerutsatta bostäder. Ett förtydligande görs även om att det är fråga om bullervärden vid fasad och med tidsvägning ”Fast”.

Omfattningen per år av verksamhet med 60 dBA, vardagar och lördagar kl. 07-19
A.M.G. m.fl. har yrkat följande ändring. Alla dagar, med avdrag på antalet vardagar som motsvarar det antal vardagar då verksamhet får bedrivas som

ger upphov till högre buller än 60 dBA samt med avdrag på antalet lördagar som motsvarar antalet lördagar, söndagar eller helgdagar då verksamhet får bedrivas som ger upphov till högre buller än 60 dBA. Under sådana avdragna dagar får verksamhet med motorfordon inte ge upphov till högre ljudnivå än 55 dBA vid bostadsfasad.

Till stöd för yrkandet har de anfört följande. Under vardagar och lördagar kl. 07-19 gäller normalt sett 60 dBA. Till följd av att verksamheten har medgetts undantag från den begränsningen är det rimligt att närboende kompenseras genom att samma antal vardagar respektive lördagar räknas bort från det ordinarie villkorets omfattning. Utifrån exemplet av den omfattning som MPD har medgett undantag ska alltså 28 vardagar och 18 lördagar hållas fria från buller över 55 dBA istället för 60 dBA.

Tabellen med högre bullernivåer än 60 dBA

A.M.G. m.fl. har i första hand yrkat att undantaget som tillåter högre bullernivåer än 60 dBA ska upphävas, i andra hand att antalet dagar då 75 dBA till-låts ska begränsas till högst fem dagar kl. 09-17 per år och i tredje hand att verksamheten på söndagar och helgdagar då 75 eller 95 dBA tillåts begränsas till tre dagar kl. 09-17 per år.

Till stöd för förstahandsyrkandet har de anfört följande. Med hänsyn till att verksamhet med motorfordon får ge upphov till buller året runt innebär tillfällena med högre nivåer en olägenhet för människors hälsa. Verksamhetsutövaren har inte visat att det är orimligt att vidta bullerbegränsande åtgärder som innebär att tävlingar, förutom dragracing, kan anordnas utan att 60 dBA överskrids vid bostäder. En sådan inskränkning i verksamheten kan inte heller anses orimlig.

Till stöd för andra- och tredjehandsyrkandena har de anfört följande.

I tillämpningsanvisningarna till riktvärdena enligt NFS 2004:16 beskrivs att högre bullernivåer än 60 dBA bör kunna accepteras ”vid enstaka tävlingstillfällen”. MPD

har tillåtit undantag under cirka 45 dagar, vilket varken i relativa eller absoluta tal kan anses vara enstaka tillfällen. Av handlingarna framgår att delar av verksamheten är uppvisningar, klubbträffar, förarkurser, testdagar och liknande som inte motiverar undantag från huvudregeln. Därutöver måste det beaktas att verksamheten berör ett stort antal närboende samt att omgivningen även utsätts för buller från E4:an. I studier (Undersökning av hälsoeffekter av buller från vägtrafik, tåg och flyg i Lerums kommun, Öhrström och Barregård m.fl., Sahlgrenska akademien vid Göteborgs universitet/Västra Götalandsregionen, maj 2005) av områden utsatta från flera olika bullerkällor har det framkommit att var och en av störningarna ökar jämfört med fall där endast en bullerkälla förekommer. Då den totala bullersituationen i området redan är ansträngd är utrymmet för undantag mycket begränsat.

MPD har baserat undantagen på utgångspunkten att maximalt 75 dBA är en bullernivå som ändå säkerställer en rimlig boendemiljö. Den utgångspunkten tar dock inte i beaktande på vilket sätt verksamheten bedrivs. Även en exponering för bullernivåer omkring 75 dBA innebär en risk för olägenhet när det, som i detta fall, är fråga om återkommande störningar under flera dagar i följd. De undantag som har föreskrivits innebär att den mest bullrande verksamheten till mycket stor del kan förläggas till fredag-söndag. Den delen av veckan måste anses särskilt angelägen att hålla störningsfri för närboendes möjlighet till återhämtning. Vidare är verksamhetssäsongen inte jämnt utspridd över hela året, utan koncentreras från våren till hösten. Vartannat veckoslut mellan mars och november skulle kunna påverkas eller nästan varje veckoslut mellan april och september. Färre tillfällen till återhämtning under så långa perioder måste typiskt sett anses leda till högre risk för olägenhet för hälsan. Den utredning som verksamhetsutövaren har presenterat visar i vart fall inte att dessa omfattande störningar inte leder till oacceptabla olägenheter.

Det saknas underlag för att närmare bedöma vilken praktisk eller ekonomisk påverkan på verksamheten som uppkommer vid olika inskränkningar (endast en allmänt hållen hänvisning till andra säsongsberoende verksamheter på s. 18 i MKB:n). En sådan brist ska falla tillbaka på sökanden.

Den omständigheten att verksamheten under åren efter 2001 har utvecklats till aktuell omfattning under närmast oreglerade former bör inte leda till att bolagets intresse av att bibehålla sin nuvarande verksamhet ska anses väga tyngre än närboendes intressen. Uppmaningar om att ansöka om tillstånd har förekommit sedan 2002-2003 och verksamhetsutövaren verkar ha insett behovet av en tillståndsreglerad ordning sedan cirka 1990. Det bör även framhållas att riktlinjer i form av allmänna råd om buller från motorsportbanor har funnits i drygt 40 år, varför verksamhetens utökning kan sägas ha skett mot bättre vetande.

De instämmer i länsstyrelsens uppfattning att en begränsning av publika evenemang är angeläget med hänsyn till olika allmänna intressen.

Stycket under bullertabellerna, andra meningen

A.M.G. m.fl. har yrkat att meningen ska ändras till följande lydelse: *Villkoret anses uppfyllt även om värdet överskrids med högst 10 dBA vid högst två tillfällen per verksamhetsdag.*

Till stöd för yrkandet har de anfört följande. Såsom bolaget har utvecklat problem-bilden i bemötandet den 8 september 2019 får MPD:s skrivning antas syfta till att undvika att närmast momentana ”smällar” till följd av fordonshaveri, eller s.k. falska positiva mätningar, betraktas som villkorsöverträdelser. De kan godta att en viss flexibilitet kan behövas i bullervillkoren till följd av att fordonen inte uppträder som förväntat. Det finns samtidigt skäl att föreskriva en yttre gräns för den flexibiliteten, lämpligen 10 dBA över föreskrivet värde. Med hänsyn till att fordonen rimligen behöver kontrolleras/mätas innan de tillåts att framföras på banan (i syfte att säkerställa att bullernivåerna kan klaras) bör ett första överskridande leda till någon form av översyn av kontrollen. Fler än två överskridanden per verksamhetsdag kan då inte anses behövligt.

Tredje stycket under bullertabellerna

A.M.G. m.fl. har yrkat att stycket ska ändras till följande lydelse: *Följande dagar ska vara fria från verksamhet med ljudnivåer överstigande 55 dBA vid bostadsfasad: nyårsafton, nyårsdagen, trettondagsafton, trettondag jul, långfredag, påskafton, påskdagen, annandag påsk, valborgsmässoafton, första maj, kristi-himmelfärdsdagen, pingstafton, pingstdagen, midsommarafton, midsommardagen, julafton, juldagen och annandag jul samt en period om fyra sammanhängande veckor under juni-augusti varje år.*

Till stöd för yrkandet har de anfört följande. En bullerfri miljö under allmänna helgdagar och under sommarsemestertiden torde vara ett vanligt förekommande villkor (jfr tillstånd till Ring Knutstorp motorbana, MPD vid Länsstyrelsen i Skåne läns beslut den 18 juni 2019). Bolaget har, såvitt kan utläsas, inte anfört några andra skäl till att inte ha uppehåll än rent kommersiella, dock utan att närmare redogöra för konsekvenserna. För närboende är möjligheten till vila och umgänge av mycket stor hälsomässig och personlig betydelse.

Tillägg till näst sista stycket

A.M.G. m.fl. har yrkat att stycket ska ändras till följande lydelse: *Inplanerade verksamheter för säsongen 2020, som har redovisats till tillsynsmyndigheten senast den 1 december 2019, får genomföras även om de innebär avvikelser från vad som ovan angetts i fråga om antal dagar.*

Till stöd för yrkandet har de anfört följande. De råd som hittills reglerat verksamheten medger bullerstörningar över Naturvårdsverkets riktlinjer under 25 helger. Det är rimligt att verksamheten 2020 får bedrivas i den omfattning som redan är planerad och ”anmäld” till tillsynsmyndigheten. De bullernivåer som MPD har föreskrivit måste dock anses utgöra en gräns för vad som kan tillåtas även under en övergångsperiod.

Sista stycket

A.M.G. m.fl. har i första hand yrkat att stycket ska strykas och i andra hand att följande ska läggas till i slutet av stycket: *dock aldrig vid fler tillfällen än två dagar per kalenderår och aldrig efter kl. 19.00.*

Till stöd för förstahandsyrkandet har de anfört att det är svårt att tolka vad som ryms i begreppet ”olycka, olämpligt väder eller dylikt”. Till stöd för andrahandsyrkandet har de anfört följande. Tillägget syftar till att undvika orimliga resultat av tillbud och liknande hinder mot verksamheten. Det måste ankomma på verksamhetsutövaren att i sin planering ”ta höjd” för sådana oförutsedda händelser.

Nytt villkor om reglering av musikevenemang

A.M.G. m.fl. har i första hand yrkat att musikevenemang inte ska få förekomma kl. 22-07 och i andra hand att bullernivåer från musikevenemang ska regleras enligt följande:

Musikevenemang med sluttid efter kl. 22 får anordnas vid högst fyra tillfällen per år och ska avslutas senast kl. 02. Ljudnivån inomhus i bostäder får inte överstiga 25 dB(A) ekvivalent nivå under tio minuter eller 45 dB(A) (L_{Fmax}). Lågfrekvent buller får heller inte inomhus överstiga följande:

<i>Tersband [Hz]</i>	<i>Ljudtrycksnivå $L_{eq, 10 min}$ [dB]</i>
31,5	56
40	49
50	43
63	42
80	40
100	38
125	36
160	34
200	32

Mantorp Park har, såsom talan slutligt framställts, i första hand yrkat att målet ska återförvisas till MPD för förnyad prövning av bullerfrågorna i villkor 4 och i andra hand att villkor 3 ska upphävas samt att villkor 2 och 4 ska ändras i enlighet med följande.

Villkor 2 ska, för det fall bolagets förstahandsyrkande avseende villkor 4 bifalles, ändras till följande lydelse:

- Bolaget ska, så lång detta är känt, senast den 1 december lämna information om kommande kalenderårs produktion av publika evenemang/events för produktionstyp C-E på någon av anläggningens motorbanor. Informationen ska göras tillgänglig på bolagets internetsida (hemsida). Information om datum för övriga icke publika evenemang/events och tävlingar enligt C-E ska för vårsäsongen (t.o.m. juni) läggas upp senast den 1 mars och för höstsäsongen senast 1 juni. Program med datum för verksamhet enligt produktionstyp B läggs upp fortlöpande med minst 30 dagars framförhållning.*

Avsteg från programmet kan, om det finns särskilda skäl, få göras efter godkännande av tillsynsmyndigheten. Om avsteg godkänns ska detta ges på bolagets internethemsida snarast möjligt.

För det fall bolagets andrahandsyrkande avseende villkor 4 bifalles, ska villkor 2 ändras till följande lydelse:

- Bolaget ska, så lång detta är känt, senast den 1 december lämna information om kommande kalenderårs produktion av publika evenemang/events på nivåerna 75-95 dB(A) på någon av anläggningens motorbanor. Informationen ska göras tillgänglig på bolagets internetsida (hemsida). Information om datum för övriga icke publika evenemang/events och tävlingar på nivåerna 75-95 dB(A) ska för vårsäsongen (t.o.m. juni) läggas upp senast den 1 mars och för höstsäsongen senast 1 juni. Program med datum för verksamhet på nivån 65 dB(A) läggs upp fortlöpande med minst 30 dagars framförhållning.*

Avsteg från programmet kan, om det finns särskilda skäl, få göras efter godkännande av tillsynsmyndigheten. Om avsteg godkänns ska detta ges på bolagets internethemsida snarast möjligt.

Beträffande **villkor 4** har bolaget i första hand yrkat att andra stycket efter tabellerna ska upphävas samt att villkoret i övrigt ska ändras till följande lydelse:

Tabell 1. Bullernivåer angivna som *begränsningsvärden* för produktionstyperna A-C, med bullermåttet ekvivalent ljudnivå under 1 timme ($L_{eq,1h}$), i dB(A), uppmätt på anläggningens fasta ljudmätare. Produktionstider ska maximalt vara mellan kl. 07-19, utom för de undantag som gäller för varje produktionstyp, se kolumn D. För begränsningar av produktionen under vissa dagar/perioder, se tabell 4.

A. Produktionstyp	B. $L_{eq,1h}$ [dB(A)]	C. Antal produktions- dagar per år (varav sön- och helgdag)	D. Undantag för utökad pro- duktion under vissa dagar/tider
A - Blandad verksamhet inbegripet produktion av verksamhet som inte är motorfordonsrelaterad	78	Alla dagar (även alla sön- och helgdagar)	Verksamhet kan bedrivas hela dygnet.
B - Nationella klubb-tävlingar, racing och körutbildning, körträning m.m.	82	120 (17)	Verksamhet får bedrivas som längst under 8 timmar i följd utan avbrott. Under 2 vardagar (måndag-lördag) per år får verksamhet bedrivas som längst under 12 timmar i följd utan avbrott. Under dessa 2 dagar får verksamhet bedrivas fram till kl. 22. Vid 1 tillfälle får ett uthållighetstest köras kl. 09 (dag 1) - 17 (dag 2), med körtid högst 24 timmar i följd.
C - Racing, körutbildning, motorevents med publik m.m.	87	50 (7)	Verksamhet får bedrivas som längst under 8 timmar i följd utan avbrott. Under 4 vardagar (måndag-lördag) per år får verksamhet bedrivas som längst under 12 timmar i följd utan avbrott. Under dessa 4 dagar får verksamhet bedrivas fram till kl. 22.

Tabell 2. Bullernivåer angivna som *riktvärden* för produktionstyp D, med bullermåttet ekvivalent ljudnivå under 1 timme ($L_{eq,1h}$), i dB(A), uppmätt på anläggningens fasta ljudmätare. Produktionstider ska maximalt vara mellan kl. 07-19, utom för de undantag som gäller, se kolumn D. För begränsningar av produktionen under vissa dagar/perioder, se tabell 4.

A. Produktionstyp	B. $L_{eq,1h}$ [dB(A)]	C. Antal produktionsdagar per år (varav sön- och helgdag)	D. Undantag för utökad produktion under vissa dagar/tider
D – Generellt stora publika events m.m.	92	20 (2)	Verksamhet får bedrivas som längst under 8 timmar i följd utan avbrott. Under 2 vardagar per år får verksamhet bedrivas som längst under 12 timmar i följd utan avbrott. Under dessa 2 dagar får verksamhet bedrivas fram till kl. 22.

Tabell 3. Bullernivåer angivna som *riktvärden* för produktionstyp E, med bullermåttet maximala ljudnivåer ($L_{AF,max}$), baserat på högsta beräknade värden vid närmaste bostäder. Produktionstider ska maximalt vara mellan kl. 07-19, utom för de undantag som gäller, se kolumn D. För begränsningar av produktionen under vissa dagar/perioder, se tabell 4.

A. Produktionstyp	B. $L_{AF,max}$ [dB(A)]	C. Antal dagar per år (varav sön- och helgdag)	D. Undantag för utökad produktion under vissa dagar/tider
E – Dragracing	95	12 (3)	Verksamhet får bedrivas mellan kl. 09-21.

Tabell 4. Begränsningar av produktionen under vissa dagar/perioder.

Produktionstyp	Begränsningar av produktionen
A - Blandad verksamhet inbegripet produktion av verksamhet som inte är motorfordonsrelaterad	Inga begränsningar ska gälla.

B - Nationella klubbävlingar, racing och körutbildning, m.m.	Under påskhelgen (fredag-måndag) och midsommarhelgen (fredag-söndag) får ingen verksamhet av produktionstyp B bedrivas.
C - Racing, körutbildning, motor-events med publik m.m.	Under påskhelgen (fredag-måndag) och midsommarhelgen (fredag-söndag) får ingen verksamhet utom för produktionstyp A bedrivas. Under två i förväg meddelade hela veckor (måndag-söndag) under perioden vecka 25-32 får ingen verksamhet utom för produktionstyp A och B bedrivas. De två veckorna behöver inte vara sammanhängande.
D - Generellt stora publika events m.m.	
E - Dragracing	

I andra hand har bolaget yrkat att villkor 4 ska ändras till följande lydelse:

L _{A, max, fast} (dB)	Verksamhetstider	Dagar/år	Verksamhetstider	Dagar/år
	Vardag och Lördag		Söndag och helgdag	
50	Hela dygnet	Alla dagar	Hela dygnet	Alla dagar
55	07.00 - 19.00	103	07.00 - 19.00	12
60	07.00 - 19.00	40	24 timmar i följd	2 ¹⁾
65	09.00 - 17.00 ²⁾	103	09.00 - 17.00	17
75	09.00 - 17.00 ²⁾	43	09.00 - 17.00	7
75	17.00 - 22.00	8 ³⁾	-	-
95	09.00 - 17.00	17	09.00 - 17.00	3
95	17.00 - 21.00	4 ³⁾	-	-

- 1) Vid två tillfällen per verksamhetsår genomförs ett 24 timmarslopp under en helg (lördag kl. 09.00 till söndag kl. 12.00).
- 2) Produktioner på nivån 65 dB(A) eller högre får mellan 07.00 - 09.00 och 17.00 - 19.00 uppgå till maximalt 60 dB(A) vardagar och lördagar, samt maximalt 55 dB(A) söndagar och helgdagar.
- 3) En produktion som bedrivs under kvällstid får genomföras under andra dagar än när produktion bedrivs under dagtid.

Värdena i tabellen ovan avser begränsningsvärden för maximal ljudnivå i dB(A)_{max, fast} vid bostads fasad för permanent och fritidshus.

Ljudnivåerna ska kontrolleras genom immissionsmätning eller emissionsmätning med anläggningens fasta ljudmätare, när fordonen passerar i idealspåret 21 meter från ljudmätaren på motorbanan. Villkoret anses uppfyllt även om begränsningsvärdet överskrids upp till maximalt 2 % av verksamhetstiden.

Emissionsmätning med bullerberäkning ska utföras då nya fordonstyper introduceras på motorbanan. Till nya fordonstyper räknas nya tävlingsgrenar inom motorsport eller andra typer av vägtrafikregistrerade fordon som inte är personbilar.

Under påskhelgen (fredag-måndag) och midsommarhelgen (fredag-söndag) får ingen verksamhet bedrivas utom för ljudnivån max 50 dB(A). Under två i förväg meddelade hela veckor (måndag-söndag) under perioden vecka 25-32 får ingen verksamhet utom för ljudnivån max 50 dB(A) bedrivas. De två veckorna behöver inte vara sammanhängande.

Mantorp Park har till stöd för sina yrkanden åberopat Europaparlamentets och rådets direktiv 2011/92/EU, vägledningen till direktivet, miljörapport för verksamhetsåret 2016 avseende Höganäs Sweden AB Halmstadverken samt mät- och verksamhetsdata vid immissionsmätning den 19 oktober 2019.

Till stöd för sin talan har bolaget anfört i huvudsak följande.

Övergripande frågor

Sakkunskap för genomförande och bedömning

Trots att bolaget har arbetat med bullerfrågor under många år och genom erfarenhet förvärvat mycket goda kunskaper om ljud så krävs det utbildad och erfaren expertis för att utreda och bedöma ljudemissioner. Bolaget har således anlitat en rad kompetenta och erfarna konsulter, vilka har redovisats i avsnitt 1.3.1 i MKB:n. Dessa är experter inom sina respektive områden och några av landets mest välrenommerade. Detta uppfyller väl kraven på sakkunskap i vägledningen till MKB-direktivet och därmed kraven i miljöbedömningsförordningen på sakkunskap vid framtagande av MKB. Bolaget har även hänvisat till kompetenta källor och angett vetenskapliga referenser i MKB:n.

Det saknas emellertid krav på den sakkunskap som den ansvariga myndigheten ska besitta vid bedömning av MKB. Det kan ifrågasätts om MPD har eller har anlitat sådan expertis/sakkunskap som krävs för granskning av avsnitten om ljudemissioner och buller i MKB:n (jfr artikel 5.3b i MKB-direktivet). Prövningar av motorbanor torde vara ganska ovanliga, varför det är sannolikt att handläggare och beslutsfattare saknar tillräcklig kunskap och erfarenhet beträffande buller från motorbanor. MPD har trots detta avböjt att ha möte med bolaget för att få information/utbildning.

I länsstyrelsens yttrande över ansökan den 15 maj 2019 saknas en kompetent analys av bolagets beskrivning i MKB:n av ljudemissioner från verksamheten. Det lämnas inga referenser till påståenden som står i motsats till skrivningarna i MKB:n. Störmått, ljudnivåer och uppföljning av ljudemissionerna diskuteras på ett sätt som visar att lagstiftningens krav på expertis saknas. Denna uppenbara brist på sakkunskap slår även igenom i beslutet.

Motivering av beslut

MPD har inte uppfyllt kraven i artikel 9 i MKB-direktivet på motivering av beslutet. Exempelvis har MPD angett att det finns tillfälliga omständigheter som verksamhetsutövaren inte råder över och har därför beslutat om avsteg från begränsningsvärden i villkor 4, men har inte redovisat sina överväganden för att komma fram till avstegen.

Beslutet saknar vetenskaplig grund för omfattningen av hälsopåverkan

En immissionsmätning med störmåttet $L_{AF, max}$ som teoretiskt fortlöper över en hel arbetsdag, dvs. 8 timmar, skulle ge upphov till 28 800 ljudnoteringar. Med en sådan mängd ljuddata är det oklart hur många överskridanden som är relevanta och hur många som kan accepteras från ett hälsoperspektiv.

Det föreligger en inkonsekvens mellan hur hälsopåverkan från vägtrafikregistrerade fordon på motorbana bedöms enligt den lagstiftning som tillämpats i beslutet och vad som gäller på allmän väg enligt 3 § andra stycket och 5 § förordningen (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader.

MKB som underlag för fastställande av villkor

I MB och dess förordningar saknas en tydlig koppling mellan innehållet i en MKB och fastställandet av villkor för tillståndet. I avsnitt 3.2 i vägledningen till MKB-direktivet diskuteras beslutsprocessen samt att villkoren ska vara baserade på MKB:n. Detta bör även gälla villkoren i det aktuella tillståndet.

MPD har godkänt MKB:n. Med hänsyn till ovanstående implicerar detta att prövningsmyndigheten har godkänt bolagets slutsatser vad gäller bland annat miljö- och hälsopåverkan samt de störmått för buller som bolaget har redovisat i MKB:n. Trots att bolaget endast har redovisat och diskuterat ekvivalenta ljudnivåer och föreslagit entimmes ekvivalenta ljudnivåer ($L_{Aeq, 1h}$) har MPD fastställt villkor för maximala ljudnivåer ($L_{AF, max}$). Bolaget har inte lämnat någon dokumentation med bullerbereäkningar eller immissionsmätningar baserade på störmått med maximala ljudnivåer. MPD uppfyller därmed inte det som anges i vägledningen till direktivet om att villkor ska vara baserade på MKB:n.

Angivande av begränsningsvärden och osäkerhet hos data

Enligt 11 b § förordningen (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd ska begränsningsvärden normalt avse en utsläppspunkt från en anläggning, utan hänsyn till eventuell utspädning.

Bolaget har utvecklat ett avancerat och detaljerat system för uppföljning av ljud, vilket bygger på upptagning av ljud vid banan (se avsnitt 4.6 i MKB:n). Ljudet registreras i realtid varje sekund av en mikrofon vid banan och värdena som loggas sparas. Baserat på de ljudemissioner som registreras vid banan skattas ljudemissioner i omgivning genom så kallad avståndsdämpning. Denna dämpning är i själva verket en ”utspädning” av ljudet, beroende på bland annat markförhållanden, topografi, aktuella väderförhållanden, vindstyrka och vindriktning. Skattningen av avståndsdämpningen bygger på ett mycket stort antal mätningar över ett flertal år. Mätningarna har omfattat ljudemissioner på motorbanan samtidigt som mätningar gjorts i ett stort antal punkter på bullerkänsliga fastigheter i omgivningen. Immissionsmätningarna har skett vid medvindsförhållanden enligt Naturvårdsverkets rapport 5417. Systemet gör att det i realtid går att se vilka beräknade ljudnivåer som råder i de olika punkterna i omgivningen. Osäkerheten i avståndsdämpningen har uppskattats till mindre än 5 %.

Bolaget håller på att upphandla ytterligare en mikrofon som ska sättas upp utmed banan och som kommer att göra att säkerheten i värdena ökar avsevärt. Ett system

med flera mikrofoner medför även att det går snabbare att identifiera ljudliga fordon. Andra åtgärder är exempelvis att flytta depåutfarten, flytta fasta mätaren och flytta starten. En mer avgörande faktor som har diskuterats är att installera en sensor som är kopplad till den fasta mätaren. Sensorn registrerar inte bara avståndet från fordonet till den fasta mikrofonen utan även om det kör flera fordon i bredd förbi mätaren. Genom en algoritm kan då sådana värden justeras. Dessa åtgärder gör mätningarna väldigt säkra eftersom s.k. falska positiva värden (ljudemissioner som ger upphov till förhöjda ljudnivåer vid banan men som inte överskrider ett begränsningssvärde vid fastigheter i omgivningen) drastiskt minskar.

I förhållande till analyser av en mängd kemiska ämnen för vilka det ofta fastställs villkor, är mätosäkerheten låg för mätning av ljudemissioner från anläggningen vid motorbanan. Däremot är en enskild immissionsmätning generellt sett mycket osäker.

MPD har, trots att den godkänt MKB:n, inte alls kommenterat bolagets system för uppföljning av buller eller diskuterat bolagets ingående och omfattande analys av osäkerheten hos enskilda immissionsmätningar.

Villkor 2

De råd från Mjölby kommun 1994 som bolaget bedriver verksamheten efter idag föreskriver att bolaget innan säsongstart och senast den 1 april ska redovisa ett program för verksamheten. I det aktuella beslutet har en sådan verksamhetsredovisning, vilken ska gälla hela säsongen fram till november nästa år, flyttats tillbaka fyra månader.

Bolaget motsätter sig inte kravet på information och har förståelse för att sådan information framför allt handlar om närboendes sommarplanering. Men de flesta verksamheter planerar inte sommarsemestern i december utan detta sker vanligtvis under mars-maj. Det skulle i och för sig vara möjligt att innehålla MPD:s villkor, men bolaget skulle ändå vilja att datumet ändras till början av verksamhetsåret, för-

slagsvis innan säsongstart eller senast den 1 februari. Då möjligheterna att över huvud taget köra ett fordon på en motorbana i Sverige har begränsats kraftigt över senare år tenderar enskilda, organisationer och företag att boka i mycket god tid.

Ett annat problem är uppställningen av tabellerna i villkor 4 (se vidare nedan). I villkor 2 anges att informationen endast ska gälla verksamheter som begränsats till ett visst tillfälle eller antal dagar. Detta skulle, såvitt kan förstås, innebära att verksamheter som regleras i den övre delen av tabellen inte omfattas av kravet, då det där anges "Alla dagar". Samtidigt föreskrivs i tredje stycket under tabellerna att det under påsk- och midsommarhelgerna inte får bedrivas verksamhet som överstiger 55 dB(A). Detta innebär att det inte får bedrivas verksamhet upp till 60 dB(A) under påskafton och midsommarafton, vilka egentligen anses som lördagar. Indirekt finns det således en inskränkning i antalet dagar för verksamhet upp till 60 dB(A). Det är oklart om detta betyder att även dessa dagar måste redovisas. En sådan redovisning skulle emellertid inte vara möjlig att uppfylla.

Villkor 3

Majoriteten av alla fordon som körs på motorbanan är sådana som är vägtrafikregistrerade. Detta har tydligt redovisats i MKB:n. Sådana fordon är typgodkända. Övriga fordon som körs på banan är sådana som tillhör en viss tävlingsklass inom respektive motorsportförbund och är reglerade nationellt och internationellt av dessa förbund.

Detta är ett dubbelt villkor. Dels tillämpas ett krav på buller från fordonen som körs på banan, vilket skulle kunna ses som ett emissionsvillkor, dels fastställs för samma fordon villkor för ljudnivåerna i omgivningen, vilket är ett immissionsvillkor.

Villkor 4

Inledande synpunkter

I första hand bör målet återförvisas till MPD för en ny bedömning av MKB:n, systemet för störmått med ekvivalenta värden samt bolagets bedömning av miljörelate-

rade hälsoeffekter. I andra hand bör de förslag på bullervillkor som lämnades i ansökan i princip gälla. Eftersom MPD avslog yrkandet om prøvotidsvillkor för produktionstyperna D (bland annat Drifting) och E bör de villkoren gälla. I tredje hand bör maximala värden gälla.

Villkoret är oklart. Tabellen är delad utan hänvisning till exempelvis tabell 1a och 1b. I övre halvan av tabellen anges att ljudnivåerna som högst får uppgå till 60 dB(A) alla vardagar och lördagar under hela året, men av tredje stycket under den nedre tabellen framgår att på påskafton och midsommarafton, som anses som lördagar, får ljudnivåerna inte överstiga 55 dB(A). Inskränkningen borde ha ingått i tabellen. Begreppet ”Maximal ljudnivå dB(A)” är inte definierat vidare. Det är en avgörande skillnad mellan Fast och Slow, då valet av integrationstid har en avgörande inverkan på utfallet.

MKB:n i relation till villkor

Naturvårdsverkets allmänna råd 2004:16 är endast en översyn av de tidigare råden från 1975. Någon ordentlig genomlysning av bullersituationen på motorbanor gjordes inte. Bolaget har i MKB:n och yttrande den 8 september 2019 i detalj gått igenom bristerna i de allmänna råden samt argumenterat för en tillämpning av ekvivalenta ljudnivåer, utom för dragracing. Naturvårdsverkets egen utredare uttalade inför revideringen av råden att ekvivalenta ljudnivåer är tillämpliga för större motorbanor. Ett flertal av landets främsta ljudexperter på området bekräftar detta. Mantorp Park är landets största motorbana och kan utan tvekan anses tillhöra de motorbanor som definieras som större. MPD har inte bemött några av dessa argument i sin bedömning.

Det finns problem beträffande uppföljning av maximala ljudnivåer, vilket också har diskuterats i MKB:n och bolagets yttrande. Förutom de faktorer som nämnts tidigare, påverkas en enstaka immissionsmätning av störningar från ljud i omgivningen. Detta medför att om alla sådana irrelevanta störningar inte kan identifieras, blir tolkningen av data mycket osäker. Inte heller dessa argument har MPD berört i sin bedömning.

På grund av bristerna med störmåttet maximala ljudnivåer generellt och särskilt för motorbanor av Mantorps storlek, har bolaget under ett flertal år utvecklat ett avancerat system för att mäta ljud på motorbanan med störmåttet ekvivalenta ljudnivåer. Systemet är utvecklat för att kunna skatta ljudnivåerna i omgivningen. Detta system för ljudemissioner uppfyller kraven i lagstiftningen.

MPD har angett att bolaget yrkar avsteg från de allmänna råden, men så är inte fallet. Bolagets system har inget med de allmänna råden att göra, utan ersätter helt dessa. MPD har inte redogjort för varför de allmänna råden ska tjäna som utgångspunkt istället för den metod som bolaget redogjort för.

Bolaget har, mot bakgrund av det som framkommit av den mycket stora mängden ljuddata som tagits fram över ett antal år samt vetenskapligt underlag och andra rapporter, bedömt att ljudemissionerna från anläggningen inte utgör en risk för ohälsa i relation till bullerstörningarna från trafiken på vägnätet i området, järnvägen samt övriga bullerkällor som exempelvis två bensinstationer för lastbilar, en stormarknad och travbanan.

De begränsningsvärden med störmåttet maximala ljudemissioner som MPD fastställt har ingen grund i det underlag som bolaget lämnat i MKB:n. Det finns inte heller stöd i en samlad bedömning baserad på fakta och vetenskaplig relevans som MPD själv tagit fram. De allmänna råden ger en möjlighet till avsteg såväl uppåt som nedåt, men det finns inget stöd för de begränsningsvärden som beslutats. Dessutom uttrycker Naturvårdsverket indirekt i sista stycket på s. 2 och första stycket på s. 3 att ett högt utnyttjande ska generera lägre ljudemissioner då där anges att ”*Vid motorbanor med mycket lågt utnyttjande (mindre än 10 verksamhetsdagar per år) bör ett något högre riktvärde gälla.*” MPD har tvärt emot detta gjort avsteg uppåt. Detta visar på en inkonsekvens i hur myndigheten förhåller sig till de allmänna råden.

Villkoret innebär en kraftig begränsning av antalet helgdagar

Genom avsteg från NFS 2004:16 har MPD gett möjlighet att bedriva verksamhet över 60 dB(A) för ett visst antal dagar, vilket framgår av den undre delen av tabellen. I den delen av tabellen har emellertid lördagar klumpats ihop med sön- och helgdagar, vilket inte gjorts i den övre delen av tabellen eller i de allmänna råden. En konsekvens av detta är att det totalt, förutom 24-timmarsarrangemanget, återstår 18 dagar eller 9 hela helger att förfoga över för publika evenemang över en hel verksamhetssäsong. Detta är helt otillräckligt.

Villkor för dragracing

Varje internationellt dragracing-arrangemang tar fyra dagar i anspråk och därtill behövs ytterligare ett par dagar för test och inkörning av material/fordon m.m. Genomförandet av sådana arrangemang innebär omfattande investeringar, varför det krävs minst två evenemang per år om totalt 12 dagar för att bolaget ska gå med vinst. Ett villkor med fyra dagar med ljudemissioner på maximalt 95 dB(A) är därmed otillräckligt.

Villkoret ska gälla trots överskridande maximalt fem gånger per dag

Det är oklart hur det ska tolkas att villkoret ska anses uppfyllt även om begränsningsvärdet överskrids högst fem gånger per verksamhetsdag. Vid tillämpning av störmåttet $L_{AF, \max(F)}$ kan detta leda till flera intilliggande överskridanden på grund av någon störning på banan (motorkrånge, ljuddämpare, handhavande etc.). Frågan är om ett sådant tillfälle ska räknas som ett enstaka överskridande eller som så många överskridanden som antalet toppar över begränsningsvärdet som redovisas vid den aktuella mätningen.

Det saknas vetenskaplig grund för beslutet att begränsningsvärdet får överskridas högst fem gånger per verksamhetsdag och det visar även på bristande kunskap om verksamheten. Ett överskridande skulle ske om sex intilliggande eller individuella mätningar med en integrationstid om vardera 125 ms överskrider begränsningsvär-

det. Det är således totalt 750 ms, eller 0,0026 %, av tiden under en 8-timmars verksamhetsdag. Det kan ifrågasättas vilken relevans ett sådant villkor har från ett hälso-perspektiv.

Förutom ett antal publika evenemang och vissa dagar med racing eller liknande fordon som avger högre ljudemissioner, domineras produktionen av körning med vägregistrerade fordon, företrädesvis bilar. Denna produktion är basen i bolagets ekonomi. Den vanligaste verksamheten är körning för test, träning eller utbildning med förarnas egna vägtrafikregistrerade bilar. Det är inte ovanligt med cirka 100 bilar under en dag, uppdelade i grupper som kör i pass om 20-30 minuter. Maximalt kan således upp till 24 grupper starta under en dag, med början kl. 9.

Genom systemet för övervakning har bolaget en noggrann kontroll av vilka fordon som genererar höga ljudemissioner. Varje fordon passerar den fasta mätaren (se s. 86, avsnitt 4.5.6.2.5, första stycket i MKB:n) varje varv, varvid ljudemissionerna från det fordonet registreras. Samtliga registrerade värden loggas och sparas. Under en vanlig verksamhetsdag kan det bli cirka 900 passeringar förbi den fasta mätaren varje timme. En enskild passering genererar 2-3 registreringar (2-3 x 125 ms).

För att förstå akustiken kring ljudemissionsmätningar är det viktigt att skilja mellan ljudeffektnivå (L_w) och ljudtrycksnivå (L_p) samt förstå hur det mänskliga örat uppfattar ljud vid olika frekvenser och ljudtrycksnivåer. Vid beräkningar och ljudmätningar försöker man efterlikna det mänskliga örat genom att filtrera ljudet med ett s.k. A-filter, varvid en ljudnivå (L_{pA}) med enheten dB(A) erhålls.

Från fordon som körs på en motorbana uppkommer dels det ljud som fordonet i sig ger upphov till (källan), dvs. ljudeffektnivån från olika delar av fordonet, dels ljudtrycksnivån, dvs. det ljud som hörs när fordonet kör runt banan. Vid beräkning av ljudtrycksnivåer (ljudemissioner) som fordon på en väg eller motorbana genererar måste först ett ingångsvärde för ljudeffektnivån bestämmas. Det är ett ganska komplicerat förfarande, eftersom bilen måste köras för att samtliga delar ska ge upphov till en ljudeffekt. Det kompliceras även av svårigheten att undvika alla former av

dämpning eller andra faktorer i omgivningen som kan påverka ljudet. Ett mått på ljudeffektnivån bestäms därför genom mätning av ett fordon som passerar under en fullgasacceleration på ett avstånd av 10 meter från mätaren. Detta värde är fordonets totala maximala ljudnivå ($L_{pA, \max, F}$). Referensljudnivån ($L_{pA, \text{ref}}$) på avståndet 10 meter är det som kallas fri rymd, vilket innebär att markreflexen är borträknad. Ur detta värde beräknas en total ljudeffektnivå (L_{wA}), som även kallas fordonets källstyrka och är det värde som används för beräkning av ljudtrycksnivån eller ljudemissionerna i omgivningen.

De fordon som kommer till anläggningen är dels sådana som tillhör olika enhetsklasser inom motorsporten, dels vanliga vägtrafikregistrerade fordon. En enhetsklass är en viss tävlingsklass med bilar från samma tillverkare och av samma modell. Fordonen inom en klass har samma krav på prestanda, varför även ljudbilden blir relativt enhetstypisk även om det tillåts vissa justeringar av fordonen. Vägtrafikregistrerade fordon har däremot väldigt olika källstyrkor. Det finns en stor eftermarknad, vilket innebär att ett fordon kan få en annan ljudbild än fabriksstandard. Ljudbilden påverkas vidare av slitage på olika delar av bilen samt hur föraren kör.

Av uppenbara skäl går det inte att göra en ny bullerberäkning för varje fordon som kommer till anläggningen. På grund av den mänskliga faktorn går det inte heller att identifiera ett visst fordon som låter för mycket enbart genom att bestämma källstyrkan. Det system som har utvecklats bygger på anläggningens fasta mätare, som sitter tre meter över mark och cirka 50 meter efter start/mållinjen. När fordonet kör i idealspåret, som löper 21 meter från mätaren, registreras det s.k. referensljudet, för vilket det går att beräkna ljudemissionerna i omgivningen.

Vid starten av ett pass kan det alstras höga ljudnivåer beroende på sammanlagringseffekten. När fordonen sprider ut sig längs banan ska hela motorbanan, akustiskt sett, uppfattas som en punktkälla vid immissionspunkten. Det finns därför en mängd faktorer som påverkar ljudemissionerna från en anläggning.

Identifieringen av ett fordon som genererar oacceptabla ljudemissioner kan normalt göras först efter några varv, men det skiljer sig mellan olika fordon och förare. Det är svårt att förutse när det högsta ljudet uppnås. Trots att bolaget har en väl inarbetad rutin för att bevaka och ta bort fordon som låter för mycket, går det inte att vinka av ett sådant fordon så snabbt som skulle vara önskvärt.

Detta innebär att det kan ske ett överskridande vid starten varje gång ett nytt heat/pass startar samt flera gånger i början av varje pass. Ett flertal fordon kommer därmed att överskrida villkoret i början av en verksamhetsdag. Bullervillkoret med maximalt fem överskridanden får den konsekvensen att det inte går att köra mer än något enstaka fordon. Ett flertal överskridanden är falska positiva värden som orsakats av exempelvis att ett fordon kör ut från depån och då kommer för nära den fasta mätaren eller att flera fordon kör i bredd förbi mätaren. Även om antalet falska positiva värden kan minimeras till ett fåtal kommer ändå antalet verkliga överskridanden att vara ett flertal under en verksamhetsdag.

Det är mot bakgrund av detta som bolaget har yrkat att meningen ”*Kontroll ska bland annat ske vid införande av nya fordonsslag som kan leda till ökade bullernivåer och inom ramen för egenkontrollen.*” i andra stycket efter tabellerna ska upphävas.

Är villkor 4 möjligt att följa upp för 55 dB(A) och 60 dB(A)?

Den bullerberäkning som Naturvårdsverket föreskriver i NFS 2004:16 och som experter i branschen anser vara den metod som ger det bästa resultatet, ger ett precist svar under vissa förutsättningar. Beräkningen har ingen relevans med de aktuella väderförutsättningarna, då den dels räknar med en medvind upp till 5 m/s, dels med att det blåser lika mycket åt alla håll.

Den immissionsmätning som föreskrivs i tillståndet är inte bara otillförlitlig utan fakta talar mot att den ens är tillämplig vid de lägre ljudvillkoren. Det finns störande ljud i närområdet kring mikrofonen vid en immissionsmätning som kan ge falska positiva värden och påslaget från E4:an är mycket påtagligt. Detta framgår bland

annat av mätningarna vid Viby Södergården den 26 september 2015 och vid Uljeborgs gård den 19 oktober 2019. Vid den förstnämnda mätningen var det sol, cirka 12 grader och 6 m/s västlig vind. Under de första elva minuterna pågick ingen verksamhet på banan, men de maximala ljudnivåerna låg ändå mellan 52 och 58 dB(A) med toppar upp till 67 dB(A). Bidraget från omgivningen var alltså så omfattande att såväl ett villkor på 55 dB(A) som ett på 60 dB(A), båda som $L_{AF, max}$, skulle överskridas ett flertal gånger. Vid den andra mätningen var det mörkt, molnigt, cirka 10 grader och 4 m/s sydlig vind. Ett flertal toppar med ljudnivåer över 60 dB(A) uppmättes som inte avspeglade sig på den fasta mätaren på motorbanan. Inte heller en tyst s.k. Safety Car period, då $L_{AF, max}$ -nivåerna på motorbanan sänks med 10-15 dB(A), tycks ha påverkat ljudnivå-kurvan. Med hänsyn till vindriktningar från såväl motorbanan som från E4:an visar denna redovisning att den dominerande ljudkällan är E4:an. De två exemplen visar också att det är omöjligt att efterleva villkor 4.

Ekonomiska konsekvenser av uppföljningen

Motorbanan hyrs ut för 60 000 – 70 000 kr/dag. Att upplåta den för några enstaka fordon under en verksamhetsdag är inte ekonomiskt möjligt. En normal säsong omfattar minst 180 produktionsdagar. Om det inte går att bedriva verksamhet vid 55 dB(A) och 60 dB(A) bortfaller cirka 130 dagar. Detta skulle innebära ett inkomstbortfall på minst 8-10 miljoner kronor, vilket utgör ungefär en tredjedel av nettoomsättningen. Det skulle i praktiken innebära att bolaget inte alls kan bedriva verksamheten.

En jämförelse mellan $L_{Aeq, 1h}$ och $L_{AF, max}$

Den avgörande skillnaden mellan en tillämpning av störmåttet maximala värden och störmåttet ekvivalenta värden är att det förra är ett reaktivt svar på en störning medan det senare är ett proaktivt svar. Med maximala värden sätts ett tak på störningen, medan ekvivalenta värden kommer att leda till en självreglering av störningarna. Det system som bolaget har utvecklat är ett enkelt sätt att sänka bullret, genom att stoppa verksamheten när en en-timmes ekvivalentnivå uppnåtts, vilket

enkelt kan utläsas i realtid på den fasta mätaren av både bolaget och kunden. Möjligheten att stoppa en pågående verksamhet gäller samtliga produktioner som inte är publika. Sådan icke publik produktion utgör den absoluta merparten.

Tillsynsmyndighetens möjligheter att begära kontroll av bullernivåer

Då Mjölby kommun är tillsynsmyndighet för den här typen av anläggningar är det som stadgas i meningen ”*Kontroll av bullernivåer ska även ske på tillsynsmyndighetens begäran.*” i andra stycket efter tabellerna redan reglerat i 26 kap. 21 § MB. Det är mot bakgrund av detta som bolaget har yrkat att meningen ska upphävas.

Andrahandsyrkandet

Yrkandet får anses framtvingat då det uppkommit en situation där fakta inte är ett alternativ. Varken MPD eller Naturvårdsverket förmår lägga fram ett sakligt underlag som går att diskutera. Det är stora problem med villkor som bygger på maximala värden, båda vad gäller egenkontrollen och tillsynen. Det finns inget underlag som visar att det skulle leda till ohälsa för närboende om villkoret anses uppfyllt även om det överskrids upp till 2 % av verksamhetstiden. Det rör sig varken om flygbuller eller fasadnära åskliknande motorcykelbuller. Mycket av verksamheten handlar om utveckling och utbildning inom trafiksäkerhetsområdet. Det rör sig om näringsverksamhet med uthyrning för olika motorrelaterade aktiviteter och är således inte enbart fråga om sådana sportaktiviteter som bedrivs inom ideella föreningar. Det är därför fel att använda benämningen motorsportbana. Den korrekta benämningen är motorbana.

Miljönämnden i Mjölby kommun har yttrat sig över överklagandena och har därvid anfört i huvudsak följande.

Villkor för verksamheten bör vara rimliga, så att verksamheten har möjlighet att tillämpa dem. Villkoren bör vara kvantifierade och mätbara, så att de går att följa upp. Villkoren bör vidare vara utformade så att människors hälsa och miljön skyddas mot skador och olägenheter.

Mantorp Park har föreslagit villkor som bygger på ekvivalenta ljudnivåer. Dessa bör kompletteras med maximala ljudnivåer.

Länsstyrelsen i Östergötlands län har yttrat sig över överklagandena och har därvid avstyrkt bifall och anfört att den delar MPD:s ställningstagande i det överklagade beslutet. Länsstyrelsen har vidare uppgett att den inte ser något hinder mot att det meddelas verkställighetsförordnande.

Havs- och vattenmyndigheten har avstått från att yttra sig över överklagandena.

Mantorp Park har uppgett att bolaget kan tänka sig ett verkställighetsförordnande, under förutsättning att det påverkar den planerade verksamheten så lite som möjligt. Bolaget har i övrigt bestritt bifall till överklagandet från A.M.G. m.fl. samt utvecklat skälen för detta.

A.M.G. m.fl. har bestritt bifall till Mantorp Parks överklagande samt utvecklat skälen för detta. De har därvid åberopat en rapport från Soundcon daterad den 30 mars 2010.

Mantorp Park har bemött bestridandet från A.M.G. m.fl. samt yttrat sig över det som miljönämnden har anfört och har därvid åberopat en egen rapport till Miljökontoret i Mjölby kommun daterad den 4 augusti 2020 samt bilaga 1 och 2 till denna, en PM från Tyréns AB daterad den 10 juni 2020, en PM från Efterklang daterad den 10 juli 2020 samt en egen skrivelse till Miljökontoret i Mjölby kommun daterad den 12 mars 2015.

A.M.G. m.fl. har bemött bestridandet från Mantorp Park samt yttrat sig över det som miljönämnden har anfört och har därvid åberopat en sammanställning över kvälls- och nattmusik på Mantorp Park år 2016-2019 samt förteckningar över planerade helgverksamheter för samma år.

Naturvårdsverket har på begäran av mark- och miljödomstolen yttrat sig över frågan om bullervillkor för motorsportverksamheten på Mantorp Park bör bestämmas som ekvivalenta värden enligt bolagets andrahandsyrkande eller som maximala värden enligt NFS 2004:16. Naturvårdsverket har därvid anfört i huvudsak följande.

Maximala nivåer är det mest ändamålsenliga måttet för att reglera buller från motorsportbanor. Denna bedömning grundar sig i att graden av störning från motorsportbanor och liknande anläggningar i hög grad styrs av de maximala ljudnivåernas styrka och antal. Enligt Naturvårdsverkets erfarenhet saknas ingående miljömedicinska studier rörande störning från just motorsport, men studier om maxnivåers inverkan på graden av störning för liknande ljudkällor är relevanta för bedömningen. Exempelvis genomfördes 2013 en svensk studie, finansierad av Naturvårdsverket, som undersökte sambandet mellan maximala nivåer av flygbuller utomhus och störning. Studien visade att när antalet maxnivåhändelser överskred 3-5 per dag ökade graden av störning markant. Studien visade även att för boende som exponerades för samma ekvivalenta ljudnivå så ökade risken för störning om antalet maxbullerhändelser var fler, dvs. många maxbullerhändelser på en lägre nivå gav svårare störningar än färre händelser på en högre nivå. Riktvärdet för flygbuller är 70 dBA L_{max} , så de boende i studien exponerades för högre nivåer än vad som vanligen förekommer för bostäder i närheten av en motorsportbana, men även vid nivåer om 60 dBA L_{max} syns att antalet händelser har en inverkan på graden av störning (lägre nivåer än så redovisas inte i den aktuella rapporten).

Det är inte relevant att jämföra störning från motorsportbanor med störning från allmän vägtrafik på det sätt som bolaget gör i sitt överklagande. Även om det både för vägtrafik och motorsport är vägfordon som är bullerkällan är körmönstret och därmed även ljudkaraktären för en motorsportbana väsentligt annorlunda än från normal vägtrafik.

För vägtrafikbuller finns studier som visar att ett stort antal maxbullerhändelser kopplat till aggressiv körning leder till en ökad risk för bullerstörning i jämförelse med en mer jämn ljudbild vid samma ekvivalenta ljudnivå. En studie som rör buller

från vägtrafik med en hög andel motorcyklar visar att även om ljudemissionen normalt från motorcyklar är lägre än den från bilar vid samma hastighet, medför motorcyklarna en avsevärt högre grad av störning. Under perioden söndagar, dagtid (då användningen av motorcyklar för nöjeskörning är relativt hög), var andelen boende som upplevde sig mycket bullerstörda av motorcyklarna över 40 %, även om den ekvivalenta ljudnivån från motorcyklarna under samma period inte var högre än 35 dBA. Motsvarande grad av störning från bilar var cirka 10 %.

Naturvårdsverket delar i och för sig bolagets uppfattning att det finns svårigheter med uppföljning i form av immissionsmätningar av maxnivåer vid nivåer kring 55 dBA, eftersom mätningarna ofta påverkas av andra bullerkällor som ger upphov till ljudnivåer av samma eller högre styrka. Detta är dock inte omöjligt att hantera. Mätningar vid bostad kan exempelvis göras övervakat eller i kombination med mätningar närmre motorsportbanan där ett tydligare signalbrusförhållande erhålls. Gällande praxis för bullervillkor möjliggör dessutom för kontroller genom närfältsmätningar och beräkningar. Mättekniska svårigheter är således inte skäl för att inte reglera maxnivåer från motorsportbanor.

Det finns inte krav på att just Naturvårdsverkets beräkningsmodell för buller från motorsportbanor (meddelande 8/1983) ska användas. Modellen är en förenklad modell som har vissa begränsningar. Orsaken till att modellen finns kvar är för att underlätta för ideella föreningar med begränsad ekonomi att göra beräkningar som inte kräver särskild programvara eller att man tar hjälp av konsulter. Det är också skälet till att Naturvårdsverket låtit ta fram referensnivåer för vissa motorsportfordon. Av samma skäl finns också på Naturvårdsverkets vägledningssidor om buller en enkel beräkningsmodell med indata för buller från skjutbanor. Generellt ingår det dock i verksamhetsutövarens ansvar enligt MB:s kunskapskrav att bedöma vilken prognosmodell som är mest ändamålsenlig i det enskilda fallet och att ta fram indata till denna.

De nivåer som anges i Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från motorsport är vägledande men inte bindande och det kan finnas skäl att i det enskilda fallet tillåta

såväl högre som lägre bullernivåer, generellt eller under vissa tidsperioder. Såsom i exemplet med tillståndsprövningen av Mantorp Park, finns det således möjlighet att föreskriva bullervillkor eller försiktighetsmått som skiljer sig från de allmänna råden. Begränsningsvärden kan ges med ett visst antal undantag eller med en beskrivning av vad som ska göras i de fall överskridanden sker, så att villkoret blir ändamålsenligt och uppföljningsbart samt så att risken för villkorsbrott hålls på en för den tillståndsgivna verksamheten rimlig nivå. Inte heller i detta avseende finns därför skäl att föreskriva ett annat mått än maximala ljudnivåer.

Bolaget har feltolkat M.E:s och R.J:s uttalande om motivet till varför maximala nivåer bibehållits som riktvärdesmått. Det beror inte på Naturvårdsverkets värdering av motorsportens nyttor för idrott och rekreation att de allmänna råden inte ändrats. Naturvårdsverket är inte heller av uppfattningen att ekvivalenta nivåer är ett bättre mått för stora motorsportbanor, utan tvärtom. I förhållande till motorsportens storlek får myndigheten få samtal från tillsynsmyndigheter avseende buller från motorsportbanor. Tillsynsmyndigheterna har inte heller uttryckt att de allmänna råden är svårtillämpade vid reglering och uppföljning av motorsport.

Mantorp Park har yttrat sig över Naturvårdsverkets yttrande och har därvid framställt ovan redovisade andrahandsyrkande avseende villkor 4. Bolaget har i samband med yttrandet åberopat ett antal handlingar avseende en anmälan från Skåne Racers Ideella Förening om streetracing i Malmö, ett antal handlingar avseende tillsyn vid Göteborg Karting Ring, Miljönämnden i Mjölby kommuns beslut den 10 november 2020, dnr 2020:1498, avseende klagomål på buller från Mantorp Park Motorbana samt mark- och miljödomstolens dom den 13 juli 2018 i mål M 5048-16.

Mark- och miljödomstolen har den 9 september 2021 hållit sammanträde i målet och samma dag hållit syn på banan i Mantorp.

A.M.G. m.fl. har i samband med sammanträdet gett in och åberopat ett antal bullermätningar gjorda under år 2015 samt en sammanställning av hur om-fattande bullret vid deras fastighet är och kan komma att bli i praktiken om Mantorp parks yrkande om tillåtna nivåer bifalls.

Karin Rådholm, boende 5 km från Mantorp Park, har den 26 oktober 2021 inkommit med yttrande i målet och sammanfattningsvis anfört att verksamheten på Mantorp Park är störande och påverkar välmående och hälsa.

DOMSKÄL

Tillåtlighet

Mark- och miljödomstolen konstaterar att verksamheten inte är tillståndspliktig direkt av regleringen enligt miljöprövningsförordningen utan att den där klassas som C-anläggning (30 kap. 3 § och verksamhetskod 92.30). Tillståndet har tillkommit efter föreläggande om att söka tillstånd. Området är planlagt för motorbana. Motorbanan har funnit på nuvarande plats sedan 1969.

Ingen av parterna har ifrågasatt verksamhetens tillåtlighet däremot har vissa av miljöprövningsdelegationens (MPD) fastställda villkor överklagats vilket innefattar frågor som rör verksamhetens omfattning.

Mark- och miljödomstolen instämmer i MPDs bedömning att verksamheten går att förena med en från allmän synpunkt lämplig användning av mark- och vattenresurser. Verksamheten är vidare förenlig med den för området gällande detaljplanen. Domstolen bedömer i likhet med MPD att det inte föreligger någon risk att utsläpp från verksamheten skulle medföra någon risk för att försämra möjligheten eller bidra till att vare sig miljökvalitetsnormer för luft eller vatten inte ska kunna följas.

Verksamhetens omfattning bör emellertid bestämmas tydligare än vad som skett i det överklagade beslutet.

Tillståndets omfattning

Av 22 kap. 25 § p 2 miljöbalken framgår att ett tillstånd bl.a. ska innehålla bestämmelser om verksamhetens omfattning. I det nu överklagade beslutet har omfattningen inte bestämts genom själva tillståndsmeningen utan genom villkor 4. Det är inte uteslutet att den regleringen uppfyller kraven i nämnda lagrum. Mark- och miljödomstolen menar dock att för den typ av verksamhet som nu regleras bör omfattningen regleras på ett tydligare sätt och i själva tillståndsmeningen.

Omfattningen bör bestämmas ungefärligen i enlighet med vad som i ansökan anges vara den omfattning verksamheten har innan tillståndsprövningen vilket uppges till 240 dagar per år. Verksamheten har olika karaktär och störningsnivå utifrån vilken aktivitet som pågår. Dessa har av sökanden beskrivits som produktionstyper vilka getts beteckning A-E. Produktionstyperna beskrivs i ansökan (avsnitt 5) och preciseras ytterligare i miljökonsekvensbeskrivningen (avsnitt 4.5.6.3) och kan kortfattat benämnas enligt följande.

- A - Blandad verksamhet inbegripet produktion av verksamhet som inte är motorfordonsrelaterad
- B - Nationella klubbävlingar, racing och körutbildning, körträning m.m.
- C – Racing, körutbildning, motorevents med publik m.m.
- D – Generellt stora publika events m.m.
- E – Dragracing

Domstolen bedömer att klassificeringen kan ligga till grund för regleringen av verksamhetens omfattning. Omfattningen ska begränsas i enlighet med vad som anges i tillståndsmeningen. Därmed ges även begränsningen av antalet verksamhetsdagar på vardagar/lördagar respektive sön- och helgdagar direkt i tillståndsmeningen. Därutöver kommer den begränsning som avser sommaruppehåll.

Sommaruppehåll

Bolaget har i sina andrahandsyrkande föreslagit ett uppehåll om två veckor för produktionstyperna C-E. Veckorna föreslås inte behöva vara sammanhängande. Mark-

och miljödomstolen bedömer att sommaruppehåll kan skrivas in i viss överensstämmelse med bolagets yrkande men att uppehållet bör omfatta produktionstyperna B-E och avse två sammanhängande veckor. I tillståndsmeningen bör därmed skrivas in ett undantag som avser en sammanhängande period utan störningar från motorfordonsrelaterad verksamhet. Under den perioden ska verksamhet enligt produktionstyperna B-E inte förekomma. Undantaget ges den utformningen som framgår av domslutet.

Tillståndets avgränsning i övrigt

Vad avser avgränsningen av tillståndet i övrigt, dvs. vilka verksamheter utöver vad som nu skrivits in i tillståndsmeningen, tillståndet omfattar, har G:s m.fl. framfört att musikevenemang bör regleras genom villkor i tillståndet.

Mark- och miljödomstolen konstaterar att viss s.k. kringverksamheter har inkluderats i tillståndet (egentligen bara flyguppvisningar). Domstolen noterar att även om inte specifika villkor i alla delar har reglerat sådana evenemang har tillsynsmyndigheten genom delegation givits möjlighet att föreskriva ytterligare villkor för flyguppvisningar. Någon sådan delegation har inte getts för musikevenemang och utifrån de handlingar som finns i målet kan inte heller domstolen se att sådana evenemang är inkluderade i tillståndet. Med anledning härav ska A.M.G. med fleras yrkande om reglering av musikevenemang avslås. Musikevenemang vid Mantorp Park får således hanteras och regleras genom den ordinarie kommunala miljötillsynen. Det kan därvid noteras att musikevenemang således inte omfattas av tillståndets rättskraft enligt 24 kap. 1 § miljöbalken. Eventuella framtida tillsynsförelägganden eller förbud som rör musikevenemang begränsas därmed inte av 26 kap. 9 § tredje stycket miljöbalken.

Vidare bör tillståndsmeningen justeras så att det framgår att med kringverksamhet avses flyguppvisning.

Villkor

Villkor 2

Villkor två i MPDs beslut reglerar när och hur Mantorp Park ska redovisa för tillsynsmyndigheten kommande kalenderårs verksamheter som i villkor fyra begränsats till ett visst antal dagar. Såväl G:s m.fl. som Mantorp Park har överklagat MPDs villkor.

Utifrån den redogörelse som gjorts i målet framkommer det att verksamheten bedrivs huvudsakligen under tiden mars till november. Vid sammanträdet framkom dessutom att bolaget redan då hade nästkommande år in-tecknat. Det föreligger därmed en relativt stor möjlighet till framförhållning från bolagets sida redan idag. Mark- och miljödomstolen finner det som skäligt att de som bor i närområdet ska kunna ges möjligheten att planera sin vardag (t.ex. tid för särskilda evenemang) och uppleva ett stort mått av förutsägbarhet vad gäller när verksamheten bedrivs. Då någon verksamhet i stort sett inte bedrivs under senhöst och vinter utan framförallt under vår, sommar och höst uppdelat på två säsonger (vår – t.o.m. juni och höst) anser domstolen att villkor två fortsatt bör kunna gälla dock med justering av tid för när information (program) ska delges miljönämnden och publiceras på bolagets internet-sida.

Mark- och miljödomstolen anser att senast den 1 december ska Mantorp Park redogöra för tillsynsmyndigheten ett preliminärt program för kommande verksamhetsår där större publika evenemang ska framgå. Därefter ska verksamhetsutövaren senast den 1 februari och senast den 1 maj lämna in fastställda program till tillsynsmyndigheten som gäller för vårsäsongen respektive höstsäsongen i enlighet med vad som framgår av domslutet. De fastställda programmen ska avse all verksamhet som får bedrivas på Mantorp Park i enlighet med tillståndet.

Villkor 3

Mark- och miljödomstolen anser liksom bolaget att villkoret innebär en dubbelreglering. Dels ska fordonen klara krav som gäller i andra sammanhang (vägtrafik) dels har bolaget krav på vilka ljudnivåer som får förekomma från verksamheten.

Med anledning härav anser domstolen att villkoret ska upphävas i enlighet med bolagets yrkande. Vad domstolen kan se är det inte heller brukligt att i liknande sammanhang reglera verksamheten på det sätt som MPD har gjort.

Villkor 4

Inledningsvis kan domstolen konstatera att villkor 4 i den del den reglerat tillståndets omfattning ska ersättas med en reglering i tillståndsmeningen där produktionsstyp och verksamhetstider regleras. Bullervillkoret bör istället inriktas just på att reglera tillåtna bullernivåer för de tillåtna verksamheterna.

Vidare konstateras att det råder oenighet på vilket sätt och med vilka mått som ljudnivåer ska regleras och kontrolleras. Omfattande underlag har inkommit i målet samt yttrande från Naturvårdsverket. Naturvårdsverkets allmänna råd 2004:16 som gäller motorbanor bör beaktas vid villkorskrivning. Man kan dock konstatera att det i praktiken, vid en sådan verksamhet som bedrivs på Mantorp Park, kan ge upphov till problem vid kontrollen av de faktiska ljudnivåerna. Detta kan i sin tur medverka till att regleringen kan bli strängare än nödvändigt eller att den blir alltför teoretisk.

Då de utredningar som har gjorts inte till fullo ger ett sådant underlag att domstolen kan korrelera uppmätta ljudnivåer med de krav som ställs i Naturvårdsverkets föreskrifter anser domstolen att nuvarande villkor fyra bör upphävas och frågan istället sättas på provotid med provisoriska föreskrifter i enlighet med vad som framkommer av domslutet. Det innebär att om det finns en möjlighet att omvandla uppmätta ljudnivåer vid anläggningen (baserat på ekvivalentnivåer med korta tidsintervall) till maximala ljudnivåer vid bostäder, ger det bättre förutsättningar att reglera ljudnivåerna från verksamheten. Utredningen bör därvid även omfatta möjligheten att reglera bullernivån med kortare tidsperioder för ekvivalent ljudnivå än föreslagna en timme. Utredningen bör omfatta åtminstone att tidsperioderna 15 minuter, 30 minuter och en timme används som bas för reglering med ekvivalent ljudnivå. I utredningen ska även ingå en utredning om vilka immissionsnivåer vid berörda bostäder detta motsvarar angett som maximala ljudnivåer. De maximala ljudnivåerna vid banan för respektive fall ska också redovisas.

Under prövotiden bör provisoriska föreskrifter gälla vilka i vart fall delvis baseras på bolagets yrkande med den justeringen att de avser under prövotiden tillåtna ljudnivåer för den verksamhet som tillåtits i tillståndsmeningen.

Prövotidsredovisningen ska ges in till tillståndsmyndigheten MPD senast två år efter det att denna dom vunnit laga kraft. MPD ska sedan fastställa slutliga bullervillkor.

Verkställighet

Tillståndet har tillkommit efter det att Mantorp Park Motorbana AB förelagts att söka tillstånd. Av länsstyrelsens tillståndsbeslut framgår att bolaget i länsstyrelsen hade ett yrkande om verkställighetsförordnande och att länsstyrelsen i sin motivering angett att det inte förelåg hinder mot verkställighetsförordnandet. Länsstyrelsens beslut innehåller dock inget sådant förordnande och bolaget har inte överklagat på den grunden.

Nu när tillståndet hanteras i mark- och miljödomstolen är det inte bolaget utan kringboende (A.M.G. m.fl.) som har yrkat att tillståndet ska förses med verkställighetsförordnande. Yrkandet grundas på en önskan om att redan nu veta hur verksamheten är reglerad på ett tydligare sätt än de i dag gällande råden från tillsynsmyndigheten. Bolaget har medgett yrkandet i den mån det inte inverkar på redan planerade evenemang.

Syftet med regleringen om verkställighetsförordnande i 22 kap. 28 § miljöbalken är att ett tillstånd ska få tas i anspråk innan det vunnit laga kraft. Den som tar ett tillstånd i anspråk är verksamhetsutövaren d.v.s. i det här fallet bolaget. Det är inte tanken med lagrummet att ett sådant yrkande ska komma från verksamhetsutövarens motparter. Yrkandet är vid en närmare betraktelse närmast att se som ett yrkande om att bindande beslut ska finnas att tillgå som fort som möjligt.

Mark- och miljödomstolen gör bedömningen att det inte är lämpligt att besluta om verkställighet enligt 22 kap. 28 § miljöbalken på yrkande av någon annan än verksamhetsutövaren.

Mot bakgrund av att tillståndet nu efter domstolens prövning fått en ny utformning som kan påverka verksamhetens omfattning är det inte heller lämpligt att omedelbar verkställighet av tillståndet införs på någon annan grund.

Tillståndet och där angivna villkor ska gälla när denna dom vunnit laga kraft. Yrkandet om omedelbar verkställighet ska avslås.

Övrigt

Vad som i övrigt anförts i målet föranleder inte ytterligare ändringar i det överklagade beslutet.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga 2 (MMD-02)

Överklagande senast den 17 november 2021.

Peter Ardö

Viktor Forsell

I domstolens avgörande har deltagit chefsrådmannen Peter Ardö, ordförande, och tekniska rådet Viktor Forsell samt de särskilda ledamöterna Lennart Forsell och Ann-Christine Vösu. Målet har handlagts av beredningsjuristen Charlotte Engell.



Hur man överklagar

MMD-02

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

Överklaga skriftligt inom 3 veckor

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

Så här gör du

1. Skriv mark- och miljödomstolens namn och målnummer.
2. Förklara varför du tycker att domen ska ändras. Tala om vilken ändring du vill ha och varför du tycker att Mark- och miljööverdomstolen ska ta upp ditt överklagande (läs mer om prövningstillstånd längre ner).
3. Tala om vilka bevis du vill hänvisa till. Förklara vad du vill visa med varje bevis. Skicka med skriftliga bevis som inte redan finns i målet.
4. Lämna namn samt aktuella och fullständiga uppgifter om var domstolen kan nå dig: postadresser, e-postadresser och telefonnummer.
Om du har ett ombud, lämna också ombudets kontaktuppgifter.
5. Skriv under överklagandet själv eller låt ditt ombud göra det.
6. Skicka eller lämna in överklagandet till mark- och miljödomstolen. Du hittar adressen i domen.

Vad händer sedan?

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

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

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

Prövningstillstånd i Mark- och miljööverdomstolen

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

Mark- och miljööverdomstolen ger prövningstillstånd i fyra olika fall.

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

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

Vill du veta mer?

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

Mer information finns på www.domstol.se.



Mark- och miljööverdomstolen vid
Svea hovrätt
Box 2290
103 17 Stockholm

Norrköping den 28 februari 2022

SVEA HOVRÄTT
060201

INKOM: 2022-02-28
MÅLNR: M 13608-21
AKTBIL: 10

Endast per mejl till svea.avd6@dom.se

M 13608-21

G:s m.fl. /. Länsstyrelsen i Östergötland m.fl.

I egenskap av ombud för G.G., A.M.G., C.G. och K.L. (fortsättningsvis benämnda som "G:s"), får jag härmed enligt föreläggande inge förtydligande av G:s yrkanden enligt vad som framgår nedan.

1 FÖRSTAHANDSYRKANDE

1.1 I första hand yrkar G:s att Mark- och miljööverdomstolen, med ändring av Mark- och miljödomstolens dom, upphäver domen och bifaller den talan G:s för enligt nedan.

1.2 G:s yrkanden följer den disposition som målet i huvudsak har haft.

Villkor 2 - program

1.2.1

Verksamhetsutövaren ska så snart som möjligt, dock senast den 1

1.2.2

december, skriftligen redovisa till tillsynsmyndigheten ett program med angivande av datum och tider inför kommande kalenderårs verksamheter som begränsas till visst tillfälle eller antal dagar genom bullervillkor. Programmet ska vid samma tillfälle finnas tillgängligt på bolagets internethemsida.

Advokatfirman Glimstedt Östergötland KB

Gamla Torget 3
Box 1234, 600 42 NORRKÖPING
Tfn 011-12 92 00

Drottninggatan 19
582 25 LINKÖPING
Tfn 013-12 92 01

Org.nr 916413-0214

www.glimstedt.se

1.2.3 Om det finns särskilda skäl får tillsynsmyndigheten godkänna att verksamhet som anges i programmet förläggs till annan dag, dock endast under kl 9.00-17.00 och under förutsättning att det inte strider mot villkor om bullerbegränsning. Information om ändringar ska *snarast möjligt* (justering av yrkandet) finnas tillgängliga på verksamhetsutövarens internethemsida.

1.2.4 Villkor 3

1.2.5 G:s motsätter sig inte att villkor 3 i miljöprövningsdelegationens beslut upphävs.

1.2.6 Villkor 4 – bullerbegränsning

1.2.7 G:s yrkar i första hand att verksamhet med motorfordon får bedrivas enligt följande:

Högsta tillåtna maximal ljudnivå i dB(A) ($L_{AF,max}$) vid fasad till bostad	Verksamhetstider	Omfattning per år	Verksamhetstider	Omfattning per år
	Vardag och lördag		Söndag och helgdag	
55 dB(A)	07.00 – 19.00	Alla dagar	--	--
50 dB(A)	19.00 – 22.00	Alla dagar	07.00 – 19.00	Alla dagar
--	22.00 – 07.00	Ingen verksamhet	22.00 – 07.00	Ingen verksamhet

1.2.8 G:s yrkar i andra hand att verksamhet med motorfordon får bedrivas enligt följande:

Högsta tillåtna maximal ljudnivå i dB(A) ($L_{AF,max}$) vid fasad till bostad	Verksamhetstider	Omfattning per år	Verksamhetstider	Omfattning per år
	Vardag och lördag		Söndag och helgdag	

60 dB(A)	07.00 – 19.00	Alla dagar	--	--
55 dB(A)	19.00 – 22.00	Alla dagar	07.00 – 19.00	Alla dagar
--	22.00 – 07.00	Ingen verksamhet	22.00 – 07.00	Ingen verksamhet

1.2.9 Om domstolen finner att det föreligger skäl att verksamheten ska tillåtas generera högre maximala ljudnivåer än vad G:s har yrkat framställs följande yrkande.

1.2.10 G:s yrkar i tredje hand att utan hinder av ”ovanstående” får verksamhet vid ett tillfälle per år bedrivas med ljudnivå 60 dB(A) under en lördag, söndag eller helgdag under 24 timmar i följd med avslut senast söndag klockan 12.00.

1.2.11 G:s yrkar i fjärde hand att utan hinder av ”ovanstående” får verksamhet bedrivas enligt följande.

Högsta tillåtna maximal ljudnivå i dB(A) ($L_{AF, max}$) vid fasad till bostad	Verksamhetstider	Omfattning per år	Verksamhetstider	Omfattning per år
	Vardag och lördag		Söndag och helgdag	
60 dB(A)	--	--	24 h i följd med avslut senast söndag kl 12.00	1 tillfälle
75 dB(A)	09.00 – 17.00	5 dagar	---	---

1.2.12 G:s yrkar i femte hand att utan hinder av ”ovanstående” får verksamhet bedrivas enligt följande.

Högsta tillåtna maximal ljudnivå i dB(A) ($L_{AF, max}$) vid fasad till bostad	Verksamhetstider	Omfattning per år	Verksamhetstider	Omfattning per år
	Vardag och lördag		Söndag och helgdag	

60 dB(A)	--	--	24 h i följd med avslut senast söndag kl 12.00	1 tillfälle
75 dB(A) eller 95 dB(A)	09.00 – 17.00	5 dagar	09.00 – 17.00	3 dagar

1.2.13 *Villkor 4 – bullerbegränsning - kontroll*

1.2.14 Ljudnivåerna ska kontrolleras genom immissionsmätning vid bostad eller närfältsmätning och beräkning.

1.2.15 Villkoret ska anses uppfyllt även om värdet överskrids med högst 10 dB(A) vid högst två tillfällen per verksamhetsdag.

1.2.16 G:s bestrider att ljudnivåernas kontroll genom emissionsmätning, såsom mark- och miljödomstolen formulerat det, ska begränsas genom att mätningar ska ske med anläggningens fasta ljudmätare när fordonen passerar i idealspåret 21 meter från ljudmätaren på motorbanan.

Villkor 4 – bullerbegränsning – dagar utan bullrande verksamhet

1.2.17 (*”tysta dagar”*)

1.2.18 Oaktat vad som anges i bullervillkor ska följande dagar vara fria från bullrande verksamhet: nyårsafton, nyårsdagen, trettondagsafton, trettondag jul, långfredagen, påskafton, påskdagen, annandag påsk, valborgsmässoafton, första maj, kristihimmelsfärdsdagen, pingstafton, pingstdagen, midsommarafton, midsommardagen, julafton, juldagen och annandag jul, en sammanhängande period om fyra veckor under juni-augusti varje år samt under minst en helg (lördag och söndag) per kalendermånad.

1.2.19 Om domstolen finner att det föreligger skäl att verksamheten ska tillåtas generera högre maximala ljudnivåer än vad G:s har yrkat, yrkar G:s därutöver följande:

1.2.20 Utöver vad som anges ovan (punkt 1.2.18) beträffande dagar som det inte får bedrivas bullrande verksamhet på, får det inte heller ske någon bullrande verksamhet under lika många vardagar som verksamheten på vardagar får bedrivas som ger upphov till högre buller än vad G:s har yrkat, och under lika många lördagar, söndagar och

helgdagar, som verksamheten får bedrivas som ger upphov till högre buller än vad G:s har yrkat.

1.2.21 *Villkor 4 – bullerbegränsning – inplanerad verksamhet*

1.2.22 Inplanerade verksamheter för kommande säsong (nu fråga om 2022) som har redovisats till tillsynsmyndigheten får genomföras även om de innebär avvikelser från vad som ovan angetts i fråga om antal dagar.

1.2.23 *Villkor 4 – bullerbegränsning – olycka eller liknande*

1.2.24 G:s bestriker att verksamheten vid olycka, olämpligt väder eller dylikt som medför att verksamheten inte kan genomföras enligt tidsplan får utsträckas (detta då det måste uppställas krav på att verksamhetsutövaren tar höjd för sådan verksamhet inom ramen för sin planering).

1.2.25 Om domstolen finner att det föreligger skäl att verksamheten ska tillåtas utsträcka sin verksamhet vid oförutsedd händelse yrkar G:s att sådan endast får utsträckas om det är fråga om allvarlig olycka eller annan oförutsedd extraordinär händelse och som längst under två timmar och aldrig längre än kl. 22.00.

1.2.26 G:s bestriker också att tillsynsmyndigheten, så som mark- och miljödomstolen formulerat det, ska få medge undantag från riktvärdena.

1.2.27 Om domstolen finner att det föreligger skäl att tillsynsmyndigheten ska få medge undantag från riktvärdena – eller verksamhetens omfattning – yrkar G:s att det ska krävas synnerliga skäl.

1.2.28 *Villkor musikevenemang*

1.2.29 G:s yrkar i första hand att musikevenemang inte får förekomma efter klockan 22.00.

1.2.30 G:s yrkar i andra hand att musikevenemang får anordnas vid fyra tillfällen per år och ska avslutas senast klockan 02.00. Ljudnivån inomhus i bostadsrum får inte överstiga Folkhälsomyndighetens allmänna råd om buller inomhus FoHMFS 2014:13 med ekvivalentbildningsperiod tio minuter, d.v.s. 25 dB(A) ekvivalent nivå

under tio minuter eller 45 dB(A) (L_{Fmax}) respektive tabellen för lågfrekvent buller, d.v.s. enligt följande:

Tersband [Hz]	Ljudtrycksnivå, Leq, 10 min [dB]
31,5	56
40	49
50	43
63	42
80	40
100	38
125	36
160	34
200	32

1.2.31 Verkställighetsförordnande

1.2.32 G:s frånfaller yrkandet om verkställighetsförordnande.

1.2.33 Prövotidsförordnande

1.2.34 G:s motsätter sig yrkande om provisoriska villkor både såsom verksamhetsutövaren formulerat sitt yrkande i ansökan och som Mark- och miljödomstolen utformat det i dom.

1.2.35 Om domstolen finner att det föreligger skäl för att förordna om provisoriska villkor för att utreda om buller från verksamheten kan regleras med angivande av ekvivalenta ljudnivåer för att uppnå ett likvärdigt störningsskydd för omgivningen som om bullret från verksamheten hade reglerats med maximala ljudnivåer ska de provisoriska föreskrifterna inte gå utöver de yrkanden som G:s har framställt.

1.2.36 G:s vidgår att en utredning, i förekommande fall, ska redovisa vilka ljudnivåer, beskrivna med maximala ljudnivåer både vid bostäder och vid banan, som de föreslagna slutliga ekvivalentvillkoren bedöms motsvara.

- 1.2.37 G:s bestrider att prøvotidens längd ska uppgå till två år. All källdata, förutom mätningar vid G:s bostad, finns i miljökonsekvensbeskrivningen. En period om sex månader bedöms vara mer än skäligen tid för att utföra sådana mätningar och för att utföra beräkningar därav.

2 ANDRAHANDSYRKANDE

- 2.1 I andra hand yrkar G:s att Mark- och miljödomstolen, med ändring av Mark- och miljödomstolens dom, upphäver domen och återförvisar målet för erforderlig handläggning vid Mark- och miljödomstolen.

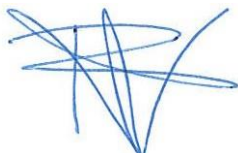
ÖVRIGT YRKANDE

- 3** G:s hemställer om att domstolen inhämtar remissyttranden från
- 3.1 Naturvårdsverket, Folkhälsomyndigheten och Boverket att yttra sig om bullrets påverkan på människors hälsa samt i vilken omfattning och vilken ljudnivå som verksamheten kan tillåtas för att inte påverka människors hälsa negativt.

YRKANDE OM PRÖVNINGSTILLSTÅND

- 4** G:s yrkar att Mark- och miljööverdomstolen meddelar
- 4.1 prövningstillstånd.

Som ovan



P.T.N.



Mark- och miljööverdomstolen
Svea hovrätt
svea.avdelning6@dom.se

SVEA HOVRÄTT
060201

INKOM: 2022-03-24
MÅLNR: M 13608-21
AKTBIL: 16

Yttrande gällande överklagande av tillstånd till tävlings-, tränings- och testbana för motorfordon inklusive kringverksamheter på fastigheten AA m.fl. i Mjölby kommun

Er beteckning: M 13608–21

Länstyrelsen har förelagts att lämna yttrande över överklagande gällande Mark- och miljödomstolens dom daterad 2021-10-27, M 5768–19.

Länstyrelsen anser att klagandes yrkande om upphävande av domen ska avslås.

Länstyrelsen motsätter sig klagandes yrkande avseende ändring av villkor 2 gällande program för verksamheten. Vi anser att Miljöprövningsdelegationens ursprungliga formulering av villkoret ska gälla. Detta då den i rimlig omfattning ger möjlighet till förändring som kan uppkomma.

Länstyrelsen vidhåller att momentan ljudnivå, $L_{AF, max}$ dBA ska användas som mått på bullerstörningar. Vi delar den bedömning som Miljöprövningsdelegationen gjorde i beslut daterat 28 oktober 2019, dnr 551-3837-17. Länstyrelsen anser att frågan är tillräckligt utredd och att den inte behöver sättas på provotid.

För det fall Mark- och miljööverdomstolen ändå anser att utredningsvillkor är nödvändigt anser Länstyrelsen att utredningen ska ges in till Mark- och miljödomstolen senast två år från det att domen fått laga kraft.

Länstyrelsen anser att klagandes yrkande gällande ändring av villkor 4 ska avslås och föreslår följande formulering, vilken i stort följer Mark- och miljödomstolens disposition men med de kravnivåer som Miljöprövningsdelegationen fastställde i beslutet den 28 oktober 2019.

Bullernivån från verksamheten får inte överstiga följande värden.

<i>Produktionstyp</i>	<i>Vardag inkl. lördag kl. 07-19 maximal ljudnivå vid bostad i dBA "Fast"</i>	<i>Vardag inkl. lördag kl. 19-22 maximal ljudnivå vid bostad i dBA "Fast"</i>	<i>Sön- och helgdag kl. 09-17 maximal ljudnivå vid bostad i dBA "Fast"</i>
<i>A</i>	<i>60</i>	<i>55</i>	<i>55</i>
<i>B*</i>	<i>60</i>	<i>60</i>	<i>60</i>
<i>C</i>	<i>75</i>	<i>75</i>	<i>75</i>
<i>D</i>	<i>75</i>	<i>75</i>	<i>75</i>
<i>E</i>	<i>95</i>	<i>95</i>	<i>95</i>

** 24-timmarslopp, för produktionstyp B får utan ovan nämnda tidsbegränsning ett uthålligstest per år utföras inom tiderna kl. 09.00 dag 1 till kl. 17.00 dag 2 genomföras med körtid högst 24 timmar i följd.*

Ljudnivåerna ska kontrolleras genom immissionsmätning vid bostad eller emissionsmätning med anläggningens fasta ljudmätare, när fordonen passerar i idealspåret 21 meter från ljudmätaren på motorbanan och beräkning av nivån vid bostad.

Kontroll ska bland annat ske vid införande av nya fordonsslag som kan leda till ökade bullernivåer och inom ramen för egenkontrollen. Kontroll av bullernivåer ska även ske på tillsynsmyndighetens begäran.

Inplanerade verksamheter för säsongen 2022 får genomföras även om de innebär avvikelser från vad som anges ovan.

Vid olycka, olämpligt väder eller dylikt som medför att verksamheten inte kan genomföras enligt tidsplan får verksamheten utsträckas med maximalt två timmar från det att den skulle ha avslutats.

Musikevenemang torde omfattas av produktionstyp D i tillståndsmeningen i Mark- och miljödomstolens dom och behöver därför inte regleras särskilt. Länsstyrelsen motsätter sig klagandes yrkande i denna del.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av miljöskyddsdirektör K.S. med handläggare M.F. som föredragande.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.

Så här hanterar Länsstyrelsen personuppgifter

Information om hur vi hanterar dessa finns på

www.lansstyrelsen.se/dataskydd.