

REMISSYTTRANDE

2020-10-30

Ärendenr:

NV-02428-20

Mark- och miljödomstolen vid Växjö
tingsrätt
mmd.vaxjo@dom.se

Remissyttrande i mål M 5768–19, angående tillstånd enligt miljöbalken till tävlings-, tränings- och testbana för motorfordon inklusive kringverksamheter på fastigheten Uljeberg 7:4 m.fl. i Mjölby kommun

Naturvårdsverket har av mark- och miljödomstolen anmodats att inkomma med yttrande angående om bullervillkor för motorsportverksamheten vid Mantorp Park bör bestämmas som ekvivalenta värden eller som maximala värden. Ekvivalenta värden bör användas enligt yrkande från Mantorp Park Motorbana AB (nedan bolaget) och maximala värden enligt Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från motorsportbanor, NFS 2004:16. Naturvårdsverkets bedömning begränsar sig därför till att enbart omfatta denna fråga.

1. Bedömning

Naturvårdsverket bedömer att maximala nivåer är det mest ändamålsenliga måttet för att reglera buller från motorsportbanor.

2. Omständigheter

2.1. Störning av buller från motorsportbanor

Naturvårdsverkets 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 tydligt 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 störning 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).¹

Naturvårdsverket anser inte att det är relevant att jämföra störning från motorsportbanor med störning från allmän vägtrafik på det sätt bolaget gör i sitt överklagande. Även om det både för vägtrafik och motorsport är vägfordon som är bullerkällan är körmonstret 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 ca 10 %.²

2.2. Kontroll och uppföljning av buller från motorsportbanor

Bolaget lyfter svårigheterna med uppföljning av maximala ljudnivåer som ett skäl för att ändra måttet för reglering från L_{max} till L_{eq}. Naturvårdsverket delar visserligen 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 enligt Naturvårdsverkets mening 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 (vilket anges i Miljöprövningsdelegationen vid Länsstyrelsen i Östergötlands läns beslut i det aktuella målet). Mättekniska svårigheter är således inget skäl till att inte reglera maxnivåer från motorsportbanor.

Bolaget framför även kritik mot Naturvårdsverkets beräkningsmodell för buller från motorsportbanor, meddelande 8/1983. Naturvårdsverket vill tydliggöra att det inte finns krav på att just den modellen 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

¹ Nilsson et. al, Besvärsupplevelser och hälsa i relation till maximalnivå och antal flygbullerhändelser, NV Rapport 6570, maj 2013

² Lechner et. al, Effects of Motorcycle Noise on Annoyance – A Cross-Sectional Study in the Alps, Int. J. Environ. Res. Public Health 2020, 17

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 miljöbalkens kunskapskrav att bedöma vilken prognosmodell som är mest ändamålsenlig i det enskilda fallet och att ta fram indata till denna.

2.3. Om Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från motorsport och dess tillämpning i miljöprövningar

De nivåer som anges i de allmänna råden 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. Som i exemplet med tillståndsprövningen av Mantorp Park, finns således möjligheten 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 det fall överskridanden sker, så att villkoret blir ändamålsenligt, uppföljningsbart och 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.

Naturvårdsverket vill därutöver framhålla att det bolaget anför i aktbilaga 30, sidan 9, är en feltolkning av Moa Eks och Rikard Jansons uttalanden om motivet till varför maximala nivåer bibehållits som riktvärdesmått. Att de allmänna råden inte ändrats beror inte på Naturvårdsverkets värdering av motorsportens nyttor för idrott och rekreation. Inte heller är Naturvårdsverket av uppfattningen att ekvivalenta nivåer är ett bättre mått för stora motorsportbanor, tvärtom. Naturvårdsverket vill i detta sammanhang lyfta att 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 i reglering och uppföljning av motorsport.

Beslut om detta yttrande har fattats av enhetschef Karolina Ardesjö Lundén.

Vid den slutliga handläggningen av ärendet har i övrigt deltagit miljöjurist Frida Bolmstrand samt handläggare Lisa Johansson, Moa Ek och Richard Kristoffersson, den sistnämnde föredragande.

För Naturvårdsverket

Karolina Ardesjö Lundén

Richard Kristoffersson

Detta beslut har fattats digitalt och saknar därför namnunderskrifter.