

**PARTER****Sökande**

Staten genom Trafikverket Region Stockholm, 202100-6297
172 90 Sundbyberg

Ombud: Verksjurist Anders Bengtsson
Trafikverket
Juridiska avdelningen
781 89 Borlänge

SAKEN

Tillstånd till vattenverksamhet på fastigheten Hogsta 4:1 i Ekerö kommun, nu fråga om slutliga villkor avseende buller från hamnverksamhet

AnläggningsID: 37231
Avrinningsområde: 61
Koordinater: N: 6582251 E: 661629

DOMSLUT

Mark- och miljödomstolen förordnar att följande villkor ska gälla i fråga om buller från Trafikverkets hamnverksamhet vid Norra Lovö.

1. Buller från hamnverksamheten ska begränsas så att den ekvivalenta ljudnivån utomhus vid bostäder (vid fasad), som ett begränsningsvärde, inte under någon tid på dygnet överstiger 47 dBA.
 2. Den maximala ljudnivån (L_{Fmax}) från hamnområdet nattetid (kl. 22-07 helgfri måndag-fredag och kl. 22-09 under lör-, sön- och helgdag) får som begränsningsvärde inte överstiga 60 dBA utomhus vid bostäder (vid fasad).
 3. Ett kontrollprogram för verksamheten ska utformas i samråd med tillsynsmyndigheten.
-

BAKGRUND

I dom den 4 december 2015 i mål M 11831-14 förordnade Mark- och miljööverdomstolen att frågan om slutliga villkor avseende buller från hamnverksamheten skulle skjutas upp under en prøvotid. Under prøvotiden skulle Trafikverket, i samråd med tillsynsmyndigheten, utreda vilka anpassningar och skyddsåtgärder som är möjliga att vidta för att begränsa bullret från hamnverksamheten samt de miljömässiga och kostnadsmässiga konsekvenserna av åtgärderna. Resultatet av utredningen, som skulle omfatta minst fyra månaders och högst sex månaders verksamhet, skulle tillsammans med förslag till åtgärder och slutliga villkor redovisas till mark- och miljödomstolen senast åtta månader efter det att hamnverksamheten påbörjats. Prövotiden har därefter förlängts vid flera tillfällen.

Under prøvotiden har, i enlighet med Mark- och miljööverdomstolens dom, följande villkor gällt avseende buller från hamnverksamheten.

- a) Den ekvivalenta ljudnivån från hamnverksamheten utomhus vid fasad vid bostad får inte överstiga följande riktvärden*
50 dBA alla dagar kl. 07-22
45 dBA nätter kl. 22-07
- b) Den maximala ljudnivån från hamnverksamheten får inte överstiga följande riktvärden
60 dBA utomhus vid fasad vardagar kl. 22-07
60 dBA utomhus vid fasad lör-, sön-, helgdagar kl. 22-09
45 dBA inomhus i bostadsrum vardagar kl. 22-07
45 dBA inomhus i bostadsrum lör-, sön-, helgdagar kl. 22-09.
- c) Om bullerberäkning eller bullermätning leder till bedömningen att ekvivalent ljudnivå 30 dBA inomhus i bostadsrum kl. 22-07 kommer att överskridas, ska fastighetsanknutna åtgärder erbjudas som innebär att värdet klaras. Om sådana åtgärder inte är tekniskt möjliga eller ekonomiskt rimliga att vidta, ska de boende i stället erbjudas alternativ vistelse eller tillfälligt boende under den period som värdet bedöms komma att överskridas.

Erbjudandet ska skickas till berörda i god tid innan arbetena påbörjas, dock senast tre veckor innan arbetena påbörjas. Om ekvivalent ljudnivå 45 dBA utomhus vid fasad bedöms komma att överskridas, ska de boende erbjudas en skyddad uteplats.

*) Med riktvärde avses ett värde som, om det överskrids, medför en skyldighet att vidta åtgärder så att villkoret hålls.

Trafikverket har nu gett in provotidsredovisningen och förslag till slutliga villkor.

YRKANDEN M.M.

Trafikverket har yrkat att det slutliga villkoret avseende buller från hamnverksamheten vid tillfällig hamn vid Norra Lovö för byggande av Förbifart Stockholm ska ha följande lydelse.

- Buller från hamnverksamheten vid Norra Lovö ska begränsas så att ekvivalent ljudnivå utomhus vid bostäder inte under någon tid på dygnet överstiger 47 dBA.
- Den maximala ljudnivån (LFmax) från hamnområdet nattetid (kl. 22-07 helgfri måndag-fredag och kl. 22-09 under lör-, sön- och helgdag) får inte överstiga 60 dBA utomhus vid bostäder.
- Kontrollprogram för verksamheten utformas i samråd med tillsynsmyndigheten och kontrollmätning genomförs så snart villkoret har vunnit laga kraft och därefter om verksamheten förändras så att bullernivån ökar, dock minst 1 ggr/år.

UTVECKLING AV TALAN

Trafikverket

Den tillfälliga hamnen vid Nora Lovö ligger vid Lambarfjärden, i sundet mellan Ekerö Hogsta 4:15 och Maltesholm 1, Hässelbystrand i Stockholms kommun. Lambarfjärden är cirka 550 meter bred. Området ligger inom Lovö naturreservat och hamnen ligger i Ekerö kommun. De mest bullerutsatta bostäderna återfinns i Ekerö och Stockholms kommuner. Hamnverksamhet bedrivs mellan kl. 05-24. Lastning övrig tid kan bli aktuellt.

Den aktuella verksamheten består i att man genom sjötransporter bortforslar bergmassor från tunnel. För verksamheten påbörjas lastningscykeln med att en grävmaskin lastar upp berget in i krossen. Krossen krossar berget till fraktionsstorlek (0-150 mm) och från krossen går ett band, den s.k. stackern. Stackern transporterar bergmassorna till mellanlagringen. Genom tunnelmatarens matarfickor faller sedan bergmassorna ner på transportbandet som transporterar massorna vidare till hamnen. Det är dessa delmoment som omfattas av följdverksamheten. Den sista delen på transportbandet kallas skeppslastaren och det är från denna del som bergmassorna lastats till angörande fartyg. Hamnens följdverksamhet avslutas när fartyg ansluter till allmän farled. Hela lastningscykeln tar cirka 4,5-5 timmar.

Under provotiden har Trafikverket genomfört bullerskyddsåtgärder, verifieringsmätningar av ljudeffekter och kontrollmätningar av buller vid bostäder. Mätning har även skett på effekten av utförda bullerskyddsåtgärder. Utöver de åtaganden som Trafikverket gjort i målet har två krossar bytts ut och ersatts av en kross som placerats optimalt ur bullersynpunkt. Åtgärder utöver detta är ombyggnad av transportband, inbyggnad och utbyte av stup, ny stacker, ny skeppslastare och containerskärmar vid krossen. Mätningar visar att de omfattande bullerskyddsåtgärder som har utförts har gett en mycket bra bullerreduktion, jämfört med tidigare beräkningar, mellan 10-16 dBA.

De tidigare åtagandena finns redovisade i domen i mål nr M 3342-11 enligt följande.

- Bullerdämpande åtgärd i fartygets lastrumsbotten i form av kvarliggande bergmaterial.
- Bullerdämpande åtgärd för att dämpa slagljud från färja, t.ex. gummibeklädnad på färjeklaffen/bryggan.
- Buller och damning ska begränsas genom delvis täckta transportband samt flexibelt rör vid lastning av bergmassor ner i fartyg.

- Omlastningsstationer i skarvar mellan transportband kommer att byggas in för att minska buller och damning.

Alla åtaganden har genomförts.

Trafikverket har anfört följande som motiv för sitt villkorsförslag.

Baserat på beräkning och mätning av immissionsnivåer som genomförts vid Maltesholm 1 och Hogsta 4:15 har effekten av utförda bulleråtgärder visat på en stor bullerdämpning.

Den aktuella anläggningen har optimerats ur bullersynpunkt för alla bullerkällor; ny kross, optimering av krossplacering, ombyggt transportband, ny stacker, bullerdämpande stup, ny skeppslastare samt containerskärmar vid krossen.

För att kunna arbeta så effektivt som möjligt föreslår Trafikverket att den ekvivalenta ljudnivån utomhus inte ska överstiga 47 dBA ekvivalent ljudnivå från hamnverksamheten dygnet runt. Förslaget innebär en förändring av tidigare gällande villkor på 50 dBA kl. 07-22 och 45 dBA kl. 22-07.

De förutsättningar som gällde för hamnverksamheten och dess följdverksamhet har ändrats över tid. Den anläggning som uppfördes under LSAB:s entreprenörstid hade en större bulleralstring än vad som tidigare antagits. Detta beroende på bl.a. större antal bullerkällor i form av fler stup, högre belägna krossar etc. Arbete med bullerdämpande åtgärder påbörjades men i och med hävningsprocessen färdigställdes de aldrig innan den nya entreprenören tog över. För närvarande är projektet i fullskalig produktion efter en rad olika driftstopp. Om villkoren för buller begränsas nattetid kan detta innebära att hamnverksamheten samt drift och underhåll av anläggningen inte kan bedrivas under dessa timmar och därmed påverkas tidplanen för projektet. Detta kan också innebära att den bullrande verksamheten pågår under en längre period av flera månader, något som skulle ge en längre period av störning totalt.

Utförda utredningar, både med avseende på beräkningar och mätningar av buller från hamnverksamheten, har resulterat i villkorsförslaget att ljudnivån utomhus vid bostad inte ska överstiga 47 dBA ekvivalent ljudnivå från hamnverksamhet dygnet runt. Detta innebär en halvering av ekvivalent ljudnivå i förhållande till tidigare villkor på 50 dBA ekvivalent ljudnivå (kl. 07-22). Nattvillkor öppnar möjligheten för projektet att driva och genomföra underhåll av anläggningen delar av natten, något som skulle innebära att risken för påverkan på projektets totala tidplan minskas. Trafikverkets förslag till villkor nattetid (kl. 22-07) höjs från tidigare 45 dBA till 47 dBA ekvivalent ljudnivå.

Vid mätningar har de maximala ljudnivåerna varierat mellan 51-56 dBA. På längre avstånd är det mer komplicerat att mäta och utvärdera maximal ljudnivå från hamnverksamheten, i synnerhet vid fastigheten Maltesholm 1 som är belägen i en mer urban miljö med ett nästintill kontant buller från trafik, människor, båt- och badliv. Därmed föreslår Trafikverket villkor på 60 dBA maximal ljudnivå nattetid för att även ta hänsyn till mätosäkerhet.

Förslagsvis kontrolleras villkoret genom närfältsmätning och beräkning. Denna metod skulle ersätta immissionsmätning vid bostad, då det har visat sig svårt att genomföra dessa mätningar, eftersom det ställs höga krav på meteorologiska förhållanden, lågt bakgrundsbuller m.m. vid mätning på långa avstånd.

INKOMNA YTTRANDEN **Länsstyrelsen i Stockholms län**

Länsstyrelsen har inledningsvis anfört att villkorsförslaget avseende ekvivalent ljudnivå förefaller vara satt med en onödigt stor säkerhetsmarginal, men sedan Trafikverket redogjort för sin ståndpunkt har länsstyrelsen förklarat att den accepterar Trafikverkets resonemang om varför riktvärdet för ekvivalentnivå bör vara det som föreslagits av Trafikverket.

Miljönämnden i Ekerö kommun

Både beräkningar och mätningar visar att verksamheten kan bedrivas med lägre ljudnivåer än vad som föreslås som slutliga villkor. Det bör övervägas om det är rimligt med ett villkor på Leq 47 dB(A) som är 3 dB(A) högre än vad beräkningar och mätningar visar. Vid Maltesholm där flest boende riskerar att bli störda visar beräkningar och mätningar på en ljudnivå på 41-42 dB(A). Då villkoret även föreslås gälla nattetid kan ett villkor på Leq 45 dB(A) vara mer relevant. Nämnden har inga synpunkter för förslaget om villkor för maximalnivå på 60 dB(A).

Det framgår inte hur stor påverkan ett lägre ekvivalent bullervillkor om natten skulle kunna ha på projektets tidplan. Nämnden kan dock konstatera att ingen bostad berörs av nivåer nattetid över 45 dB(A).

Nämnden konstaterar att flertalet åtgärder har vidtagits för att begränsa bullret från verksamheten vid hamnen, krossen, transportbandet m.m. och bedömer att effekterna ur bullersynpunkt redovisas tillfredsställande. I övrigt har nämnden inget att invända mot utredningen och förslag till slutliga villkor.

TRAFIKVERKETS BEMÖTANDE

Trafikverket står fast vid de förslag till villkor som redovisats.

I de överväganden som lett fram till förslaget till slutliga villkor har hänsyn tagits till olika faktorer som påverkar resultaten i bullerutredningen, däribland beräknings- och mätosäkerhet samt spridning av mätresultat men även förutsättningar för produktion.

Beräkningsmodellen DAL32, som använts i utredningarna om hamnverksamheten, är väl beprövad och säkerställd. Osäkerheten inom 500 meter från källan anges i modellen till 1-3 dB för den typ av ljudkällor som används inom hamnverksamheten. Det högre värdet gäller immissionspunkter på ungefär 2 m över marken, men kan dock vara högre på längre avstånd. Osäkerheten beror också på

noggrannheten i bestämningen av de olika ljudkällornas ljudeffektnivå som används som indata i beräkningarna. Enligt EN ISO 3746:2010 standard för bestämning av ljudeffektnivån ligger osäkerheten inom +/- 3 dB.

Mätningar i provotidsutredningen har utförts enligt gällande standard och rekommenderade metoder, men visar ändå på relativt stor spridning mätresultaten, se "Resultat" s. 23 i "PM Resultat från provotidsutredning vid Norra Lovö, med avseende på buller från hamnverksamhet M 1939-16". För Norra Lovö är spridningen mellan 4-6 dB för Maltesholm 1 och Hogsta 4:15 baserat på immissionsmätning av buller från hamnverksamheten under tre lastningscykler per fastighet.

För att säkerställa produktion och för att förhindra förseningar i tidplan måste dessutom Trafikverket har en rimlig marginal för oförutsedda logistiska händelser utanför Trafikverkets kontroll, se Trafikverkets tidigare redovisningar i målet gällande konsekvenser av förseningar av den bullrande verksamheten samt betydande ekonomiska konsekvenser. Exempel på oförutsedda logistiska händelser kan vara haveri av kross, transportband, skeppslastare, således händelser som ligger utanför verksamhetsutövarens kontroll.

DOMSKÄL

Mark- och miljödomstolen konstaterar att målet enbart rör frågan om slutliga villkor för buller från den tillfälliga hamnverksamheten vid Norra Lovö. Eftersom hamnen är en del av byggprojektet Förbifart Stockholm bör, som Mark- och miljööverdomstolen kom fram till i det tidigare målet M 11831-14, utgångspunkten för utformningen av dessa villkor vara Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggarbetsplatser (NFS 2004:15).

Enligt de allmänna råden bör följande riktvärden tillämpas vid bedömning av bullerbegränsning vid byggplatser i förhållande till bostäder.

Område	Vardagar (må-fre)		Lör-, sön- och helgdag		Samtliga dagar	
	07-19	19-22	07-19	19-22	22-07	
	L _{Aeq}	L _{Aeq}	L _{Aeq}	L _{Aeq}	L _{Aeq}	L _{AFmax}
<i>Bostäder</i>						
Utomhus (vid fasad)	60 dBA	50 dBA	50 dBA	45 dBA	45 dBA	70 dBA
Inomhus (bostadsrum)	45 dBA	35 dBA	35 dBA	30 dBA	30 dBA	45 dBA

Bullervillkor

Trafikverket har begärt att villkoret ska utformas på så sätt att ett begränsningsvärde på 47 dBA utomhus vid bostäder ska gälla dygnet runt och har motiverat värdet med att det behövs viss säkerhetsmarginal. Länsstyrelsen har inte haft något att invända mot detta. Miljönämnden i Ekerö kommun har ifrågasatt behovet av en sådan säkerhetsmarginal. Ingen av remissinstanserna har haft någon invändning mot den av Trafikverkets yrkade om att den maximala ljudnivån (L_{Fmax}) ska bestämmas till 60 dBA nattetid. Domstolen konstaterar att den sistnämnda nivån ligger under det värde som följer att Naturvårdsverkets allmänna råd.

Enligt mark- och miljödomstolen är det särskilt angeläget att så långt som möjligt begränsa bullret nattetid och riktvärdet är enligt Naturvårdsverkets allmänna råd satt till 45 dBA. Frågan är om det finns skäl att avvika från detta värde. Trafikverket har gjort gällande att det finns beräknings- och mätosäkerheter samt ett behov av att, för att kunna säkerställa produktionen och förhindra förseningar, ha en marginal för oförutsedda händelser. Mark- och miljödomstolen konstaterar att det av utredningen framgår att en rad bullerdämpande åtgärder har vidtagits och att det inte rimligen kan krävas att ytterligare sådana åtgärder vidtas. Vidare framgår av genomförda beräkningar och mätningar att den ekvivalenta bullernivån vid bostäder i huvudsak kan förväntas ligga under 45 dBA, men att nivån inte i alla situationer kan garanteras och att en viss säkerhetsmarginal behövs om inte Trafikverket ska riskera att antingen överskrida villkoret eller tillfälligt avbryta verksamheten. Med beaktande av dessa omständigheter och då det är fråga om en tillfällig verksamhet

som är av stor betydelse för genomförandet av ett samhällsviktigt projekt, finner domstolen att bullervillkoret kan utformas på det sätt som Trafikverket har begärt. Den ekvivalenta ljudnivån från hamnverksamheten får således, som ett begränsningsvärde, inte överskrida 47 dBA (utomhus vid fasad) under någon del av dygnet och den maximala ljudnivån (L_{Fmax}) ska bestämmas till 60 dBA (utomhus vid fasad) nattetid. Det ska vidare föreskrivas ett krav på att ett kontrollprogram för buller från hamnverksamheten ska utformas i samråd med tillsynsmyndigheten.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga 1 (MMD-01)

Överklagande senast den 12 januari 2022.

Åsa Marklund Andersson

Ulrika Haapaniemi

I domstolens avgörande har deltagit chefsrådmannen Åsa Marklund Andersson, ordförande, och tekniska rådet Ulrika Haapaniemi samt de särskilda ledamöterna Sara McGowan och Åsa Ahlgren.



Hur man överklagar

Dom i mark- och miljödomstol som första instans

MMD-01

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.

Överklaga efter att motparten överklagat

Om ena parten har överklagat i rätt tid, har den andra parten också rätt att överklaga även om tiden har gått ut. Det kallas att anslutningsöverklaga.

En part kan anslutningsöverklaga inom en extra vecka från det att överklagandetiden har gått ut. Ett anslutningsöverklagande måste alltså komma in inom 4 veckor från domens datum.

Ett anslutningsöverklagande upphör att gälla om det första överklagandet dras tillbaka eller av något annat skäl inte går vidare.

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 rättstillämpningen.
- 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.