SVEA HOVRÄTT
Mark- och miljööverdomstolen
060307

DOM
2026-05-28
Stockholm

Mål nr
M 3334-24

ÖVERKLAGAT AVGÖRANDE
Växjö tingsrätts, mark- och miljödomstolen, dom 2024-02-19 i mål nr M 2074-23, se bilaga A

PARTER

Klagande och motpart
1. Dödsboet efter G.G.

2. A.M.G.

3. C.G.

4. K.L.

Ombud för 1–4: Advokat P.T.N.
Advokatfirman Glimstedt Östergötland KB

Motpart
Länsstyrelsen i Östergötlands län

Klagande och motpart
Mantorp Park Motorbana AB,

SAKEN
Tillstånd enligt miljöbalken till motorbana m.m. på fastigheterna A m.fl. i Mjölby kommun

_____

Avgörandet är elektroniskt undertecknat

Postadress Box 2290 103 17 Stockholm
Besöksadress Birger Jarls Torg 16
Telefon 08-561 670 00 08-561 675 50
Telefax
E-post: svea.avd6@dom.se
www.svea.se
Expeditionstid måndag – fredag 08:00–16:30

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSLUT

1. Mark- och miljööverdomstolen avvisar K.L., A.M.G:s., C.G:s. och dödsboet efter G.G:s. yrkande att tillståndstiden ska begränsas till tio år.

2. Mark- och miljööverdomstolen ändrar mark- och miljödomstolens dom på följande sätt.

Villkor 4 ska ha följande lydelse.

Verksamhet med motorfordon får bedrivas enligt följande:

Högsta tillåtna ljudnivå*	Verksamhetstider	Omfattning per år	Verksamhetstider	Omfattning per år
	Vardagar 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:

Högsta tillåtna ljudnivå*	Verksamhetstider	Omfattning per år	Verksamhetstider	Omfattning per år
	Vardagar		**Lördag, söndag och helgdag**	
60 dBA	--	--	24 h i följd**	1 tillfälle
75 dBA	09.00-17.00	12 dagar	09.00-17.00	10 dagar
75 dBA	09.00-22.00	8 dagar	09.00-22.00	2 dagar
95 dBA	09.00-21.00	2 dagar	09.00-21.00	2 dagar

* Maximal ljudnivå, dBA $L_{AF, max}$ vid närmaste bostad för permanent boende och fritidshus

** Avslutas senast söndag kl. 12.00

Ljudnivåerna ska kontrolleras genom immissionsmätning eller närfältsmätning och beräkning. Villkoret anses uppfyllt även om begränsningsvärdena upp till och med 75 dBA överskrids med maximalt 10 dBA högst fem gånger per verksamhetsdag och om begränsningsvärdet om 95 dBA överskrids med maximalt 5 dBA högst tre 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 (midsommaraftonsöndag), samt tre sammanhängande veckor under perioden juni-augusti ska vara fria från verksamhet med ljudnivåer överstigande 55 dBA.

Inplanerade verksamheter för säsongen 2026 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.

YRKANDEN I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

K.L., A.M.G., C.G. och **dödsboet efter G.G.** (G:s) har yrkat att Mark- och miljööverdomstolen ska ändra mark- och miljödomstolens dom på följande sätt.

1. Att tredje stycket i villkor 2 upphävs och ersätts med följande lydelse.

   Avsteg från programmen efter angivna tidpunkter kan, om det finns synnerliga skäl, få göras efter godkännande av tillsynsmyndigheten. Om avsteg godkänns ska information om detta ges på bolagets internethemsida snarast möjligt. Avsteg som medför att villkor 4 inte kan innehållas får inte göras. Avsteg som innebär att planerad verksamhet förläggs till annan dag före klockan 09.00 eller efter klockan 17.00 får inte göras. Avsteg får inte göras avseende verksamhetsfria dagar. Avsteg får inte göras lördag, söndag eller helgdag då verksamhet med högsta tillåtna maximala ljudnivå med 75 dBA eller mer (i förekommande fall) får bedrivas. Avsteg får inte göras avseende tillfälle med 24 h i följd.

2. Att tabell 1 och 2 i villkor 4 upphävs och *i första hand* ersätts med följande tabell.

   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 – 16.00***	***Alla dagar***	--	--
50 dB(A)	***16.00 – 22.00***	***15 dagar***	***07.00 – 16.00***	***Alla dagar***
--	22.00 – 07.00	Ingen verksamhet	22.00 – 07.00	Ingen verksamhet

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 – 16.00***	***Alla dagar***	--	--
55 dB(A)	***16.00 – 22.00***	***15 dagar***	***07.00 – 16.00***	***Alla dagar***
--	22.00 – 07.00	Ingen verksamhet	22.00 – 07.00	Ingen verksamhet

Om verksamheten tillåts ge upphov till högre maximala ljudnivåer än enligt tabellerna ovan har de *i tredje hand* yrkat följande tillägg till tillståndet.

Utan hinder av ovanstående får verksamhet som genererar maximala ljudnivåer därutöver bedrivas vid ett tillfälle per år med maximal ljudnivå 60 dBA under en lördag, söndag eller helgdag under 24 timmar i följd med avslut senast söndag klockan 12.00.

Om verksamheten tillåts undantag utöver vad som framgår ovan har de *i fjärde hand* yrkat följande begränsning.

Högsta tillåtna maximal ljudnivå i dBA (L_{AF}, max) vid fasad till bostad	Verksamhetstider	Omfattning per år	Verksamhetstider	Omfattning per år
	Vardag och lördag		Lördag, söndag och helgdag	
75 dB(A) eller 95 dB(A)	09.00 – 17.00	5 dagar	09.00 – 17.00	
75 dB(A)	09.00 – 22.00	---	09.00 – 22.00	---
95 dB(A)	09.00 – 21.00	---	09.00 – 21.00	---

Om verksamheten tillåts undantag utöver vad som framgår ovan har de *i femte hand* yrkat följande begränsning.

Högsta tillåtna maximal ljudnivå i dBA (L_{AF}, max) vid fasad till bostad	Verksamhetstider	Omfattning per år	Verksamhetstider	Omfattning per år
	Vardag och lördag		Lördag, söndag och helgdag	
75 dB(A) eller 95 dB(A)	09.00 – 17.00	5 dagar	09.00 – 17.00	3 dagar
75 dB(A)	09.00 – 22.00	---	09.00 – 22.00	---
95 dB(A)	09.00 – 21.00	---	09.00 – 21.00	---

Vid skiljande värden ska immissionsmätning vara referensmetod.

3. Att andra stycket, andra meningen i villkor 4 upphävs och ersätts med följande lydelse.

   Villkoret ska anses uppfyllt även om värdet överskrids med högst 10 dBA vid högst två tillfällen per verksamhetsdag.

4. Att fjärde stycket i villkor 4 upphävs och att följande villkor i stället föreskrivs.

   Nyårsafton, nyårsdagen, trettondagsafton, trettondag jul, långfredagen, påskafton, påskdagen, annandag påsk, valborgsmässoafton, första maj, kristihimmelsfärdsdagen, pingstafton, pingstdagen, midsommarafton, midsommardagen, julafton, juldagen och annandag jul och en sammanhängande period om fyra veckor under juni-augusti varje år samt under minst en helg (lördag och söndag) per kalendermånad ska vara fria från verksamhet.

   Om verksamheten tillåts ge upphov till högre maximala ljudnivåer än vad de i första hand yrkat har de vidare yrkat att, utöver vad som framgår i stycket ovan

beträffande dagar som det inte får bedrivas verksamhet på, får det inte heller ske någon verksamhet under lika många vardagar som verksamhet på vardagar som genererar maximala ljudnivåer överstigande vad de har yrkat i första hand och under lika många lördagar, söndagar och helgdagar som verksamhet på lördagar, söndagar och helgdagar som genererar maximala ljudnivåer överstigande vad de har yrkat i första hand.

5. Att sjätte stycket till villkor 4 upphävs.

   Om verksamheten tillåts att utsträcka sin verksamhet vid oförutsedd händelse har de i andra hand yrkat att det endast ska få ske om det är fråga om allvarlig olycka eller annan oförutsedd extraordinär händelse och som längst under två timmar, från det att den skulle ha avslutats, men aldrig längre än kl. 22.00, dock aldrig vid fler tillfällen än två dagar per kalenderår.

6. Att mark- och miljödomstolens beslut att upphäva delegationen till tillsynsmyndigheten upphävs och miljöprövningsdelegationens beslut fastställs i denna del.

7. Att ett nytt villkor införs avseende kringverksamheten som *i första hand* innebär att ingen kringverksamhet får förekomma efter klockan 22.00 och *i andra hand* att kringverksamhet får anordnas vid fyra tillfällen per år och ska avslutas senast klockan 22.00.

   De har även yrkat att följande reglering ska gälla avseende kringverksamheter.

   I första hand att kringverksamhet endast får bedrivas såvida ljudnivån inomhus i bostadsrum inte överstiger Folkhälsomyndighetens allmänna råd om buller inomhus (FoHMFS 2024:13) med ekvivalentbildningsperiod tio minuter, dvs. 25 dBA ekvivalent nivå under tio minuter eller 45 dBA (LFmax) respektive tabell för lågfrekvent buller och såvida ljudnivån utomhus vid bostads fasad inte överstiger Naturvårdsverkets vägledning om industribuller och annat verksamhetsbuller Rapport 6538.

I andra hand att kringverksamhet endast får bedrivas såvida ljudnivån inomhus i bostadsrum inte överstiger Folkhälsomyndighetens allmänna råd om buller inomhus (FoHMFS 2024:13) med ekvivalentbildningsperiod tio minuter, dvs. 25 dBA ekvivalent nivå under tio minuter eller 45 dBA (LFmax) respektive tabell för lågfrekvent buller.

Om yrkandena ovan inte bifalls eller om musikevenemang inte anses ingå i begreppet ”kringverksamhet” har de vidare yrkat att musikevenemang, med eller utan koppling till motorsportevenemang, ska regleras på så sätt som yrkandena ovan om kringverksamhet.

8. Att tillståndstiden begränsas till tio år.

Mantorp Park Motorbana AB (bolaget) har motsatt sig G:s yrkanden.

Bolaget har yrkat att Mark- och miljööverdomstolen med ändring av mark- och miljödomstolens dom ska bestämma att tabellerna i villkor 4 ges följande lydelse.

Tabell 1. Produktion med **vägtrafikregistrerade** motorfordon under vardagar, lördagar samt sön- och helgdagar, och för dessa dagar tillåtna ljudtrycksnivåer vid bostads fasad för permanent boende/fritidshus och antal produktionsdagar per år.

Högsta tillåtna ljudnivå[1)] dB(A)	Vardag		Lördag		Sön- och helgdag	
	Tid[2)] (kl)	Antal[3)]	Tid[2)] (kl)	Antal[3)]	Tid[2)] (kl)	Antal[3)]
50[4)]	00 - 24	Alla dagar				
55	07 - 22	Alla dagar	07 - 19	Alla dagar	07 - 19	Alla dagar
60	07 - 19	Alla dagar	07 - 19	Alla dagar		

1) Störmåttet 1-timmes ekvivalenta ljudtrycksnivåer ska gälla [dB(A) LAeq, 1h] som begränsningsvärde.
2) Avser produktionstid.
3) Avser antal produktionsdagar per år.
4) Detta avser produktion med fordon endast för forskning- och utveckling.

Tabell 2. Produktion med **icke vägtrafikregistrerade** motorfordon under vardagar, lördagar samt sön- och helgdagar, och för dessa dagar tillåtna ljudtrycksnivåer vid bostads fasad för permanent boende/fritidshus och antal produktionsdagar per år.

Högsta tillåtna ljudnivå[1] dB(A)	Vardag		Lördag, Sön- och helgdag	
	Tid[2] (kl)	Antal[3]	Tid[2] (kl)	Antal[3]
55	**08 - 22**	**Alla dagar**	**09 - 17**	**Alla dagar**
60	**09 - 19**	**Alla dagar**	**09 - 19**	**Gäller endast lördagar**
60	**≤ 24 timmar**	[4]	**≤ 24 timmar**	[4]
75	09 - 17	16	09 - 17	14
75	09 - 22	10	09 - 22	2
95	09 - 21	2	09 - 21	2

1) Störmåttet maximala ljudtrycksnivåer ska gälla (LAF, max) som begränsningsvärde.
2) Avser produktionstid.
3) Avser antal produktionsdagar per år.
4) Vid ett tillfälle per år får en produktion genomföras under en lör-, sön- och/eller helgdag. Produktionen får inte överstiga 24 timmar. Produktionen ska avslutas senast sön- och eller helgdag kl. 12.

Påskhelgen (långfredag–annandag påsk) och midsommarhelgen (midsommarafton–söndag), samt tre sammanhängande veckor under perioden juni–augusti ska vara fria från verksamhet med ljudnivåer överstigande 55 dBA angivet som (LAeq, 1h), enligt produktionstider tabell 1 för produktion med vägtrafikregistrerade fordon och 55 dBA angivet som LAF, max, enligt produktionstider tabell 2 för produktion med icke vägtrafikregistrerade fordon.

Bolaget har vidare yrkat att villkor 4 ska ges följande lydelse avseende kontroll av ljudnivåer.

Ljudnivåerna ska *i första hand* kontrolleras via den fasta mätaren på anläggningen, *i andra hand* kontrolleras genom immissionsmätning eller närfältsmätning och beräkning. Villkoret i tabell 2 anses uppfyllt även om begränsningsvärdet överskrids med maximalt 10 dBA upp till 2 % av den faktiska verksamhetstiden den aktuella dagen.

Ljudtrycksnivåminskningen (avståndsdämpningen) ska gälla enligt följande:
• 30 dB avseende ekvivalenta ljudtrycksnivåer vid E
• 38 dB avseende maximala ljudtrycksnivåer vid E.

Avståndsdämpningen 30 dB för ekvivalenta ljudtrycksnivåer respektive 38 dB för maximala ljudtrycksnivåer, ska gälla utifrån att avståndet till E från

motorbanan är 800 meter. Aktuella ljudtrycksnivåer vid andra bostäder ska gälla linjärt i förhållande till avståndet i enlighet med figur 2 (avståndskorrektion) Statens Naturvårdsverk Meddelande 8/1983, såväl för maximala- som ekvivalenta ljudtrycksnivåer.

G:s har motsatt sig bolagets yrkanden.

Länsstyrelsen i Östergötlands län har motsatt sig ändring av mark- och miljödomstolens dom.

UTVECKLING AV TALAN M.M. I MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLEN

G:s har anfört i huvudsak följande.

Musik och andra kringevenemang ger, liksom verksamhet med motorfordon, upphov till buller för omgivningen. Musikevenemangens bidrag till den samlade störningsbilden är väsentligt och bör regleras i tillståndet. År 2016 anordnades 5 evenemang och 2019 anordnades 10 evenemang med sluttid klockan 22.00-02.00. G:s kan acceptera att kringverksamhet med exempelvis musikunderhållning som sådan är tillåtlig, men försiktighetsåtgärder är nödvändiga. Bolaget har ifrågasatt att G:s skulle utsättas för buller från exempelvis musik, men har inte redovisat några mätningar och beräkningar till stöd för sin uppfattning.

Kravet på verksamhetsprogram är avgörande för G:s möjlighet att planera sitt umgänge och sin lediga tid, varför möjligheten för verksamhetsutövaren att göra avsteg från programmet bör vara begränsat till när synnerliga skäl föreligger. Avsteg bör inte heller tillåtas på verksamhetsfria dagar (tysta dagar) eller på obekväm tid, dvs. kväll eller tidig morgon. Det är också rimligt att avsteg inte ska få göras lördag, söndag och helgdag då verksamhet överstigande 60 dBA (i förekommande fall) får bedrivas eller vid verksamhet med 24 timmar i följd.

Med hänsyn till verksamhetens omfattning och då den tidigare inte har tillståndsprövats, bör villkoren vara jämförbara med villkor som ställs på en nyetablering. Det är

fråga om en ljudbild med impulser och höga och plötsliga ljud. I samband med översynen av Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från motorsportbanor, halkövningsbanor och banor för provning av motordrivna fordon, NFS 2004:16, uttalades att det var lämpligt med riktvärde för ljud som är 5 dBA lägre när det gäller verksamheter av större omfattning, med vilket avses mer än 100 verksamhetsdagar per år. Av miljökonsekvensbeskrivningen framgår att verksamhet bedrivs 240 dagar om året.

Bolaget har gett in underlag beträffande en anläggning i Tierp. Av dessa handlingar framgår att Tierps kommun anser att maximala ljudnivåer enligt Naturvårdsverkets allmänna råd är relevanta och att de angivna riktvärdena i de allmänna råden kan frångås till högre riktvärden än 60 dBA om det är fråga om färre än tio verksamhetsdagar.

Bullervillkoret reglerar verksamhetens omfattning per kalenderår trots att verksamheten bedrivs under perioden den 1 april till den 31 oktober och sammanfaller därmed med perioden när människor i Sverige i huvudsak vistas utomhus och också förlägger sin semester till. Med anledning av att antalet dagar med verksamhet koncentreras till nästintill halva kalenderåret uppstår i praktiken en snedvridning av antal tillfällen med bullerpåverkan som G:s utsätts för. Verksamheten måste därför begränsas starkt för att minska det buller som de utsätts för.

Naturvårdsverket har i tidigare yttrande till Mark- och miljööverdomstolen i mål M 13608-21 uttalat att verksamhet upp till ca 75 dBA kan bedrivas i begränsad omfattning och i första hand under dagtid på vardagar. Verksamhet överstigande 75 dBA bör begränsas till enstaka dagar per år och verksamhet överstigande ca 85 dBA, liksom verksamhet nattetid, inte bör tillåtas.

Enligt Naturvårdsverket kan det antas att normala bostäder dämpar buller från motorbanor med ca 30 dBA. Om de maximala ljudnivåerna utomhus är ca 75 dBA eller högre finns därför en risk för överskridanden inomhus. Det finns därmed risk för att riktvärdena inomhus överskrids under samtliga dagar som verksamheten tillåts överskrida 60 dBA, vilket är 36 dagar per kalenderår. Vid bedömningen hur ofta

överskridanden inomhus kan accepteras nämner Naturvårdsverket som exempel att tillstånd har lämnats för överskridanden av riktvärden inomhus upp till 5 dagar per år.

Motorbanorna i Knutstorp, Anderstorp respektive Karlskoga har villkor som föreskriver betydligt färre verksamhetsdagar och betydligt färre verksamhetsdagar med högre ljudnivåer än 55 eller 60 dBA än vad Mantorp Park fått i nu aktuellt tillstånd. Riktvärden för motorsportbanor har funnits sedan år 1975 och det har således under mycket lång tid varit möjligt för Mantorp Park att anpassa sin verksamhet till dessa värden. Att motorbanan skulle vara väletablerad utgör inte skäl för att tillåta undantag från riktlinjerna.

G:s har genom sin egen utredning visat att bolagets antagande att avstånds-dämpningen skulle uppgå till 38 dBA inte är korrekt, utan att avståndsdämpningen snarare uppgår till 28 dBA. Bolaget har vidare inte velat genomföra mätningar vid deras bostad. Det är därför rimligt att kräva att immissionsmätningar ska vara referensmetod.

Bolaget har i en bullerutredningsrapport benämnd R01-255994 daterad 2016-03-15 beräknat den maximala ljudstörningen vid E till 62 dBA utifrån en uppmätt maximal ljudnivå invid banan på 100 dBA och en antagen avståndsdämning om 38 dBA. Någon mätning har inte gjorts vid E och beräkningsmetoden bygger på en standard (SS-ISO 9613-2:1996) som är anpassad för tidskontinuerliga källor och inte tidsvarierande källor som är relevant i aktuellt mål.

I rapporten R02-255994, som bolaget gav in tillsammans med ansökan och som redovisar ekvivalenta ljudnivåer vid banracing, anges avståndsdämpningen till 28–30 dBA. I den av G:s framtagna rapporten 19-216-R2 daterad 2020-04-29 har det beräknats förväntade maximala ljudnivåer (LAFmax) vid E beräknade utifrån bolagets angivna ekvivalenta värden. Av den sistnämnda rapporten framgår att bolagets mätning av LAFmax för Gatebil 2014-09-28 resulterade i en avstånds-dämpning om endast LAeq 24 dBA. I rapporten har emellertid antagits en avstånds-dämpning på 28 dBA. Med denna utgångspunkt och utifrån bolagets redovisade ekvivalenta värden redovisas maximala ljudnivåer vid E vid olika typer

av verksamheter. Vid ett evenemang såsom den mellansvenska långloppsserien uppgår LFmax till 67 dBA och vid Gatebil uppgår LFmax till 73 dBA.

I PM 19-216-PM3 finns en sammanställning av för G:s kända mätningar av ljudnivåer vid E som visar sambandet mellan maximala ljudnivåer vid Mantorp Park och maximala ljudnivåer vid G:s bostad. Slutsatsen är att de beräknade och uppmätta maximala ljudnivåerna i huvudsak överensstämmer, vilket visar att en avståndsdämpning med 28 dBA är mer riktigt än bolagets antagande om 35–38 dBA. Av utredningen framgår vidare att avståndsdämpningen kan bli lägre än 28 dBA under vissa omständigheter. En osäkerhet i sammanhanget är att bolagets mätningar endast skett vid en punkt trots att ljudpåverkan sker runt hela banan.

G:s har vidare låtit genomföra mätningar vid deras bostad under perioden fredag 27 september 2024 klockan 16.00 till söndag 29 september 2024 klockan 18.00, vilket finns redovisat i rapport 19-216-R3. Under mätperioden pågick evenemanget ”Gatebil” på Mantorp Park, vilket innefattar både aktivitet med körning dagtid och tillhörande ”After race” kvällstid. Av rapporten framgår att det sker tydliga och kraftiga överskridanden av Naturvårdsverkets grundriktvärde 60 dBA, ofta i intervallet 15-20 dBA för stor del av mätperioden. Högsta maximala ljudnivåer som uppmättes varje dag uppgick till 75 dBA, 80 dBA respektive 77 dBA.

Ljudet från verksamheten vid Mantorp Park är av intermittent karaktär. Av mätresultaten i rapport 19-216-R3 framgår bland annat att ljudnivån är under riktvärdet mellan två överskridanden vilket tydligt visar att ljudbilden varierar kraftigt, dvs. är intermittent. G:s instämmer vidare i Naturvårdsverkets bedömning att verksamheten kännetecknas av en varierad och oförutsägbar ljudbild med många bullertoppar vilket ökar risken för störning, samt att ljudet från sådan verksamhet inte maskeras av annat vägbuller.

Bolaget har gett in utredning till styrkande av att ljudet från verksamheten ska betraktas som kontinuerligt och inte intermittent. Utredningen, som avser mätningar i samband med körning med motorcyklar 2024-08-17, redovisar däremot inte väsentliga omständigheter såsom vindstyrka och övriga väderförhållanden den aktuella dagen för

mätningen. Av SMHI:s mätdata den aktuella dagen framgår att vindstyrkan vid den närmaste mätstationen vid tidpunkten för körningen var mellan 6–8 meter/sekund, vilket överstiger rekommendationen i Naturvårdsverkets rapport 5417 som anger att medelvindhastigheten bör vara mindre än 5 meter/sekund, 10 meter över mark. I närheten av mätaren finns även en åker där det vid tillfället för mätningen växte två meter hög höstraps som sannolikt bidrog till det redovisade bakgrundsljudet.

Verksamheten får enligt villkoren överskrida begränsningsvärdena för buller två procent av verksamhetstiden. G:s har genom sin egen utredning visat att om den högsta tillåtna ljudnivån är 60 dBA och en ljudhändelse varar ungefär en sekund så innebär det en rätt för verksamheten att överträda bullerbegränsningen vid 432 tillfällen under en period om sex timmar och 864 gånger under en period om åtta timmar. För Knutstorps motorbana har någon rätt till överskridanden överhuvudtaget inte tillåtits och för Anderstorps motorbana har detta begränsats till högst fem gånger per dag.

Mot bakgrund av att verksamheten tillåts överskrida bullervärdena i Naturvårdsverkets vägledning, och då verksamhet tillåts att bedrivas under sommaren och på helgerna, behöver det finnas perioder då ingen verksamhet bedrivs för att möjliggöra rekreation eller semester i den egna bostaden och på tomten. Detta är i enlighet med vad som har föreskrivits i tillstånden för Anderstorps och Knutstorps motorbanor och Naturvårdsverkets tidigare yttrande.

Det bör ligga på verksamhetsutövaren att ta höjd för vissa oförutsedda händelser så att evenemangen, oaktat olyckor eller liknande händelser, kan genomföras på utsatt tid. I vart fall bör ett sådant undantag vara begränsat till allvarliga oförutsedda händelser och i övrigt tillämpas restriktivt för att ljudstörningarna från verksamheten inte ska riskera att bli oförutsägbara.

Bolaget har anfört i huvudsak följande.

Vägtrafikregistrerade fordon ger upphov till ett lågintensivt buller som väl överensstämmer med vanligt vägtrafikbuller. Det är avsevärt lättare att följa upp

ekvivalenta värden, samtidigt som det 1-timmes ekvivalenta villkoret utgör ett användbart verktyg för att på sikt sänka bullret från anläggningen. Bolaget har därför yrkat att två olika störmått ska gälla, dels ekvivalenta ljudtrycksnivåer, dels maximala ljudtrycksnivåer. Bolaget yrkar att 1-timmes ekvivalents ljudtrycksnivåer (LAeq, 1h) ska gälla för produktion med vägtrafikregistrerade fordon medan maximala ljudtrycks-nivåer (LAF, max) ska gälla för produktion med motorsportfordon och andra icke-vägtrafikregistrerade fordon.

Verksamheten är av säsongskaraktär och dess lönsamhet förutsätter därför att det finns goda förutsättningar att bedriva verksamhet under säsongen. De bullervillkor som har föreskrivits begränsar detta onödigtvis. Att behöva göra uppehåll i verksamheten under högsäsong skulle även det innebära stora negativa konsekvenser.

Produktionen med vägtrafikregistrerade fordon utgör basen i verksamheten och står för merparten av bolagets omsättning. Vid sådan verksamhet ligger ljudnivåerna vid E mellan 55 och 60 dBA, i paritet med ljudet från E4:an. Att följa upp ljudet från verksamheten genom närfältsmätning innebär därför svårigheter. Det gäller inte minst krav på vindförhållanden men även problem med att detektera just buller angivet som maximala värden och Fast. Det går då inte att bestämma om ljudet kommer från motorbanan eller från till exempel E4:an enbart genom att mäta ljudet.

Enligt Världshälsoorganisationen uppstår signifikanta olägenheter från trafikbuller först vid årsdygnsmedelvärden över 60 dBA. Enligt förordningen (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader tillåts trafikbuller uppgå till 60 dBA vid bostads-fasad, eller 65 dBA i vissa fall, och detta avser dygnsekvivalenta ljudvärden. Detta är nivåer som Mantorp Park inte kommer i närheten av. Sommaren 2024 höjde Mjölby kommun den acceptabla nivån av buller vid planläggning till 65 dBA angivet som ett årsmedelvärde.

Bolaget anser att verksamheten vid Mantorp Park kan liknas vid den som bedrivs vid nöjesparken Gröna Lund eftersom båda är verksamheter av säsongskaraktär som har nationell betydelse. För den sistnämnda verksamheten har det accepterats ekvivalenta ljudnivåer som ligger mellan 60 och 70 dBA angivet som Dag och Kväll. Detta

innebär att den ekvivalenta ljudnivån inte bara ligger avsevärt högre än de ekvivalenta ljudnivåerna som bolaget anser ska gälla för verksamheten på Mantorp Park, men även att de ekvivalenta ljudnivåerna baseras på en avsevärt längre period än de 1-timmes ekvivalenter som bolaget har yrkat. Ju kortare tid ett ekvivalent ljuddata baseras på, desto närmare ligger värdet det maximala värdet.

Bolaget ifrågasätter Naturvårdsverkets uppfattning att ljudet från en motorsportbana skulle upplevas som mer störande än ljudet från vägar och gator eller att acceptansen för en verksamhet såsom Gröna Lund med skränande människor skulle vara högre än för trafikljud från en motorsportbana. Det saknas enligt bolagets mening vetenskapligt stöd för detta synsätt. Bolaget har gett in underlag som visar att ljudet från Mantorp Park inte orsakar fysiologiska effekter. Även om vissa produktioner är högljudda utgör dessa en begränsad del av verksamheten och bolaget bedriver även ett progressivt arbete för att sänka bullernivåerna vid olika produktioner.

Naturvårdsverkets allmänna råd tillkom på 1970-talet när motorbanor såg annorlunda ut jämfört med idag. Tävlingsbilar utgör en mindre del av verksamheten på Mantorp Park och bilarna har även blivit tystare. Riktvärdena i Naturvårdsverkets allmänna råd, NFS 2004:16, bör frångås bland annat då det endast är ett allmänt råd och då en reglering med ekvivalenta ljudnivåer har stöd i Naturvårdsverkets egen utredning inför revideringen av råden och av oberoende akustikkonsulter. Enligt en utredning utförd 2015 av ÅF-Infrastructure AB på uppdrag av Svenska Motorcykel- och snöskoterförbundet framgår att Sverige är ensamt bland de nordiska länderna med att reglera motorbanor med maxnivåer som enda störningsmått.

De allmänna råden saknar en evidensbaserad medicinsk referensnivå för när buller från motorbanor orsakar olägenheter. Ljudet från produktionen med vägtrafikregistrerade fordon har enligt bolaget en ljudbild som liknar vanligt vägtrafikbuller. Naturvårdsverkets uppfattning att ljudet från anläggningen är av intermittent karaktär, till skillnad från vägtrafikbuller, bygger bland annat på mätningar som bolaget har låtit genomföra. Eftersom mätningarna har skett med den fasta mätaren invid banan kan den inte användas för att dra slutsatsen att verksamhetens ljudbild präglas av många toppar, eftersom varje mätning nära en väg skulle resultera i liknande resultat.

Ljudtrycksnivåerna vid den fasta mätaren varierar i stor utsträckning eftersom den registrerar varje förbipassage. Mätningar vid mätpunkt Gärdet präglas däremot inte av större ljudhändelser eller tysta perioder eftersom mätpunkten registrerar ljud från flera olika källor, däribland Mantorp Park och omkringliggande vägar. Under midsommar- och julhelgen 2024, då verksamheten vid Mantorp Park var helt avstängd, registrerade den fasta mätaren vid banan en ljudnivå från E4:an, som är 250 meter ifrån mätaren, som generellt låg mellan 55 och 80 dBA. Under mellandagarna var den högsta noteringen 89,5 dBA och ljudtrycksnivån översteg 60 dBA mer än 40 procent av tiden. Vid en jämförelse mellan detta ljud och ljudet från produktion med vägtrafik-registrerade fordon uppmätt vid Gärdet 300 meter ifrån Mantorp Park ser graferna tämligen likartade ut. På grund av avståndet mellan Mantorp Park och E kommer ljudet från verksamheten att uppfattas som en punktkälla med konstant ljudnivå.

Naturvårdsverket har anfört att en ljudhändelse, på grund av dess frekvensinnehåll och karaktär, kan vara hörbar och störande även om den ligger flera decibel under bakgrundsljudet. Detta påverkas enligt Naturvårdsverket av körstil, att fordonen koncentreras på banan på ett annat sätt än vid vanlig vägtrafik, samt att fordonen kan vara anpassade för körning över normala hastighetsgränser. Jämförelsen ovan mellan ljudet från Mantorp Park och E4:an visar dock att detta i stort inte stämmer. Det uppstår visserligen en viss koncentration av fordonen, men endast i samband med att de kör in på banan. Den så kallade sammanlagringseffekten, med vilket avses den ljudtrycksnivåökning som uppstår när flera fordon kör på banan samtidigt, är tillfällig och påverkar inte ljudbilden.

Naturvårdsverket har hänvisat till en rapport från Statens väg och transportforsknings-institut, VTI, som inte är relevant för beräkning av buller i närheten av Mantorp Park. Det är vidare inte relevant att jämföra med ljudet från flygplan och motorcyklar på det sätt Naturvårdsverket har gjort. Ljudbilden kan inte anses intermittent endast på den grund att verksamhet inte bedrivs vissa dagar eller vissa tider på dygnet. Under race med vägtrafikregistrerade fordon förekommer inte heller några tysta perioder då banan används konstant.

Vägtrafikbuller är komplext eftersom det innehåller ljud från många olika fordon. Av dessa bidrar tunga fordon med höga ljudtrycksnivåer och lågfrekvent buller. Vid låga hastigheter dominerar ljudet från motor och avgassystem medan ljudet från däck och vägbeläggningar tar över vid högre hastigheter. Det är bolagets uppfattning att ljudet från Mantorp Park liknar vägtrafikljudet vid vägtrafikkors och andra liknande situationer där fordon tvingas bromsa eller stanna.

G:s har med hänvisning till utredningar avseende Anderstorps motorbana påstått att skillnaden mellan uppmätta maximala och 1-timmes ekvivalenta ljudtrycks-nivåer är minst 15 dBA. De aktuella utredningarna avsåg emellertid rena motorsport-produktioner med tävlingar och mätningar gjordes för varje enhetsklass med varierande resultat avseende skillnaden mellan 1-timmes ekvivalenta och maximala ljudtrycksnivåer beroende på enhetsklass och mätpunkt. Avståndet mellan mätpunkterna i utredningen är vidare inte samma som mellan Mantorp Park och E. Utredningarna, som bygger på en metod med närfältsmätning och beräkning, är vidare utförda under vindförhållanden som överskrider kriterierna i Naturvårdsverkets rapport 5417 avseende immissionsmätning av externt industribuller, varför mätresultatet i vissa delar inte är tillförlitligt.

Baserat på de utredningar som bolaget har låtit utföra är skillnaden mellan maximal och ekvivalent ljudnivå vid E, för samma tävlingsklass STCC och samma antal fordon på banan samtidigt, 5 dB och inte minst 15 dB som G:s påstår. Det är inte möjligt att jämföra med förhållandena för Anderstorp motorbana. Bolagets beräkning av avståndsdämpning överensstämmer med Trafikverkets teknik för att bedöma buller samt Naturvårdsverkets beräkningsmodell för motorsportbanor.

G:s antagande om antalet tillåtna överskridanden enligt gällande villkors-formulering beaktar inte att villkoret är utformat för att kunna innehållas med god marginal. En tillåten avvikelse från begränsningsvärdet med maximalt 10 dBA upp till två procent av den faktiska verksamhetstiden den aktuella dagen är ett nödvändigt krav för att verksamheten ska fungera. Det är avsevärt svårare att följa upp ett fåtal överskridanden vid immissionmätning eftersom det kräver en mycket stor datamängd.

En mätning med till exempel maximalt fem överskridanden per dag, som antas vara slumpmässigt fördelade under dagen, skulle behöva pågå under lång tid av verksamhetsdagen. Ett villkor med maximalt två procent överskridanden kräver däremot en avsevärt kortare mättid för att erhålla ett signifikant säkerställt värde.

G:s har genomfört en immissionsmätning vid E mellan den
27 och 29 september 2024 under evenemanget Gatebil på Mantorp Park. Mikrofonen monterades och placerades emellertid på ett sätt som avviker från Naturvårdsverkets rapport 5417, vilket kan ha påverkat mätresultatet. Även redovisningen av mätresultatet framstår som missvisande och svårtytt. Vad gäller bolagets mätning av buller från vägtrafikregistrerade motorcyklar vid bland annat mätpunkt Gärdet så var syftet med denna mätning inte att bestämma ljudnivån utan att visa hur ljudet skiljer sig från mätningar vid den fasta mätaren.

Bolaget anser att uppföljning av bullervillkoren bör ske via den fasta mätaren. Egenkontrollen förenklas betydligt för bolaget samtidigt som övervakningen kan ske i realtid över hela verksamhetsperioden. Bullervillkor som bygger på avståndsdämpning och mätning på den fasta mätaren underlättar tillsynen och även insyn från grannar i händelse av att man upplever störande buller.

För bestämning av den maximala ljudeffektnivån och referensljudnivån för ett fordon genomförs mätningar av källstyrkan genom att mäta fordonets förbifart vid fullgasacceleration. Av bolagets utredning framgår att en viss maximal osäkerhet säkerställs genom att mäta minst 30 passager med minst tre olika fordonsindivider som används. STCC och liknande enhetsklasser är identiska bilar som regleras av bilsportbranschen, såväl nationellt som internationellt, vilket innebär att ljudskillnaden är minimal jämfört med vägtrafikregistrerade fordon som är typgodkända men har ett stort antal variabler som påverkar referensljudnivån. För en produktion med vägtrafikregistrerade fordon innebär det att referensljudnivån måste bestämmas för varje fordon. En sådan metod för bullerberäkning är inte relevant för produktioner med vägtrafikregistrerade fordon.

Genom att komplettera tillståndet med begreppet ”kringverksamhet”, definierat som sådan verksamhet som sker på och kring motorbanan under och i anslutning till

körning med motorfordon på banan, ges bolaget möjlighet att exempelvis sköta underhåll, utföra räddningsinsatser och flytta fordon utan att sådan verksamhet begränsas av villkor som reglerar motorfordonsproduktionen.

REMISSVAR

Naturvårdsverket har anfört i huvudsak följande.

Utgångspunkten för bedömning och reglering av buller från motorbanor bör vara Naturvårdsverkets riktvärden enligt NFS 2004:16. Buller från motorbanor bör regleras med villkor för maximala ljudnivåer. Buller från motorsportbanor är ofta av intermittent karaktär med ofta återkommande bullertoppar. Vid en motorbana finns det, till skillnad från en allmän väg som är öppen för trafik hela dygnet året om, tydliga tysta perioder, dels då verksamheten är stängd, dels mellan olika race. Det är kombinationen av bullriga och tysta perioder som utgör den intermittenta delen i ljudbilden. När verksamheten är i gång och körning pågår innehåller bullret ofta återkommande bullertoppar. Detta ger sammantaget en varierad och oförutsägbar ljudbild, vilket tenderar att öka risken för störning i jämförelse med ett kontinuerligt ljud. Naturvårdsverket menar inte att störning som orsakas av buller från motorbanor är att likställa med den från flygbuller, men anser att flygtrafik är ett av flera exempel på bullerkällor som upplevs relativt störande på grund av en varierad och oförutsägbar karaktär.

Bolagets egna mätningar visar att ljudet från motorbanan innehåller många bullertoppar. Bullertopparna är inte lika tydliga vid mätning 300 meter från motorbanan, vilket beror på att mätningen där även påverkas av trafikbuller. Att det finns vägtrafikbuller i ungefär samma ljudstyrka som bullret från motorbanan innebär dock inte att bullret från motorbanan är maskerat. På grund av olika frekvensinnehåll och karaktär kan en bullerhändelse vara hörbar, och störande, även om den ligger flera dB under bakgrundsbruset. Det är därför olämpligt att försöka bedöma ljudets hörbarhet eller karaktär enbart genom en sammanvägd dBA-kurva. Detta medför också att kontroll av buller genom immissionsmätning på en plats som påverkas av flera bullerkällor bör göras övervakat, antingen genom att mätpersonal finns på plats under

mätningen eller genom inspelning och granskning av ljudfiler i efterhand. Detta är ett relativt vanligt arbetssätt vid kontroll av buller från miljöfarliga verksamheter.

Naturvårdsverket anser att bolagets redovisningar styrker bedömningen att ljudet skiljer sig från vanligt vägtrafikbuller. Det framgår av bullermätningarna inom banan att ljudet innehåller fler och mer påtagliga bullertoppar än vad som uppstår vid normal vägtrafik, vilket innebär att karaktären är annorlunda. Bolagets egen bedömning, att verksamheten kan ha svårt att klara Naturvårdsverkets riktvärde 55 dBA maxnivå vid närmsta bostad vid körning med vägregistrerade fordon, talar också för att ljudstyrkan för denna verksamhet är högre än för normal vägtrafik.

Den 1 juni 2024 infördes Nord2000 som rekommenderad beräkningsmodell för vägtrafikbuller. Inför introduktionen av den nya beräkningsmodellen genomförde Kunskapscentrum för buller vid VTI omfattande mätningar av vägtrafikbuller för att verifiera källdata. I rapporten Maximalnivå vägtrafik redovisas en figur som visar uppmätta maxnivåer från personbilar vid tre olika vägsträckor. Spridningen i maxnivå för en viss hastighet indikerar att det i passagerna både finns accelererande fordon och fordon som passerar med jämn hastighet.

De högsta maxnivåerna som uppmätts är ca 87 dBA på 10 meters avstånd från vägen. Bostaden närmast Mantorp Park ligger enligt miljöprövningsdelegationens beslut på ca 500 meters avstånd. Skulle fordonen på Mantorp Park alstra maxnivåer på endast 87 dBA på 10 meters avstånd skulle det motsvara en nivå om ca 50 dBA maxnivå vid bostad, beräknat med ett enkelt och konservativt antagande om sfärisk utbredning och plan, mjuk mark. Den atmosfäriska absorptionen bortses ifrån då den har begränsad påverkan på de låga frekvenser som uppstår vid kraftig acceleration. Med dessa, som sagt konservativa antaganden, skulle bolaget ha ca 5 dB marginal till Naturvårdsverkets riktvärde 55 dBA om ljudalstringen vore som för vanlig vägtrafik.

Differensen i karaktär och ljudstyrka beror, enligt Naturvårdsverkets bedömning, främst på tre faktorer; skillnader i körstil, att fordonen koncentreras på ett sätt som de inte gör på en vanlig väg och ofta accelererar samtidigt, samt att fordon i en större

utsträckning än normala personbilar är anpassade och modifierade för körning över normala hastighetsgränser.

Naturvårdsverket bedömer att värdena, verksamhetstiderna och omfattningen per år i mark- och miljödomstolens villkor 4 är en i huvudsak väl avvägd anpassning av de undantag från riktvärdena som Naturvårdsverket presenterat i remissyttrande den 31 augusti 2022 i Mark- och miljööverdomstolens mål M 13608-21. Naturvårdsverket anser däremot att möjligheten för verksamheten att överskrida föreskrivna maximala ljudnivåer med två procent av verksamhetstiden inte är lämplig. Enligt Naturvårdsverkets bedömning riskerar efterlevnaden av villkoret dessutom att bli mycket svår att följa upp för både bolaget och tillsynsmyndigheten.

Det är rimligt att ett begränsningsvärde för maxnivåer förenas med någon sorts ventil så att inte ett enstaka, oavsiktliga överskridande innebär ett straffsanktionerat villkorsbrott. Det kan vara acceptabelt med ett begränsat antal överskridanden per dag under förutsättning att villkoret förenas med någon form av handlingsplan. Ett villkor bör föreskrivas som ålägger bolaget att i samråd med tillsynsmyndigheten utforma en plan för uppföljning av villkor 4. Handlingsplanen bör även innehålla förslag på åtgärder att vidta vid ett eventuellt överskridande.

Det finns exempel på akustisk övervakning för aktiviteter som kan orsaka höga maxnivåer inom olika former av miljöfarlig verksamhet och vid överskridande av en viss nivå får verksamheten en varning så att omedelbara åtgärder kan vidtas. Ett motsvarande system skulle kunna installeras vid Mantorp Park och förenas med en skyldighet att identifiera fordon med en onormalt hög ljudnivå och avlägsna dessa från banan. Ett annat alternativ är någon form av kontroll av fordon innan de får köra på banan. Naturvårdsverket inser att kontroller av denna typ innebär kostnader och administrativ hantering för bolaget. Enligt Naturvårdsverkets uppfattning är det miljömässigt motiverat och inte orimligt att ställa den typen av krav på en verksamhet med så stor omgivningspåverkan.

En stor motorbana som får bedriva verksamhet med ljudnivåer över riktvärdena bör vara helt avstängd under en period på sommaren för att ge närboende en sammanhängande tid för ostörd återhämtning. Mark- och miljööverdomstolen har tidigare delat Naturvårdsverkets och underinstansernas bedömning att tre veckors ostörd tid inte är en orimlig begränsning avseende motorbaneverksamhet, se Mark- och miljööverdomstolens dom den 9 maj 2023 i mål M 11260-21 avseende Ring Knutstorp. Naturvårdsverket bedömer att tre veckors sammanhängande ostörd tid är rimlig begränsning även av verksamheten vid Mantorp Park.

Länsstyrelsen i Östergötlands län har anfört i huvudsak följande.

Länsstyrelsen anser att samtliga överklaganden ska avslås i sin helhet. Den överklagade domen är en god avvägning mellan skilda intressen i frågor som är svåra att avgöra tillfredsställande för båda parter. Motorbaneverksamhet bör regleras med maximala ljudnivåer och tre sammanhängande veckor under sommarperioden som är fria från verksamhet med ljudnivåer överstigande 55 dBA, vilket inte kan anses vara för betungande för verksamhetsutövaren.

Miljönämnden för Mjölby, Boxholms och Ödeshögs kommuner har anfört i huvudsak följande.

Naturvårdsverkets allmänna råd NFS 2004:16 bör användas som utgångspunkt för bedömning av buller från motorbanan, att avsteg från riktvärdena är acceptabelt i begränsad omfattning, under förutsättning att närboende informeras i god tid, och att buller från motorbanor bör regleras i maximala ljudnivåer. Om kringverksamhet tas med i tillståndet bör dels begreppet definieras tydligt, dels anges vilka riktvärden för buller som ska tillämpas och hur riktvärdena ska följas upp.

Mjölby kommun har anfört i huvudsak följande.

Mantorp Park är en verksamhet av stor betydelse för kommunen ur ett ekonomiskt, kulturellt och samhällsutvecklande perspektiv. Kommunen anser att bullernivåerna

från motorbanan i vissa fall kan jämställas med ljudet från allmän väg. Naturvårdsverkets allmänna råd för motorbanor bör därför tillämpas avseende antalet bullrande evenemang och tillåtna bullernivåer, men för motorbanans ordinarie verksamhet med vägtrafikregistrerade fordon bör i stället gälla ekvivalenta bullervärden motsvarande vad som tillämpas för allmän vägtrafik.

MARK- OCH MILJÖÖVERDOMSTOLENS DOMSKÄL

Den huvudsakliga frågan i Mark- och miljööverdomstolen gäller regleringen av buller från motorbanan Mantorp. På banan bedrivs huvudsakligen olika slag av verksamheter med motorfordon men även annan verksamhet såsom flyguppvisning och musikarrangemang.

Kringverksamheter behöver inte regleras särskilt

Det har inte framkommit att kringverksamheter vid Mantorp Park i form av musik och flyguppvisningar förekommer i sådan omfattning att ljudet enskilt eller tillsammans med motorfordonsverksamheten skulle utgöra en olägenhet för närboende. Det saknas därför anledning att reglera sådan verksamhet genom ett särskilt villkor.

Även motorfordonsverksamheten vägtrafikregistrerade fordon bör regleras med maximala ljudnivåer

Bolaget har gjort gällande att ljudet från produktionen med vägtrafikregistrerade fordon har en ljudbild som liknar vanligt vägtrafikbuller och att det därför är motiverat att reglera ljudet med ekvivalenta ljudnivåer i likhet med vad som gäller enligt förordningen (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader.

Naturvårdsverket har i remissyttrande anfört att det ljud som uppkommer under körning med vägtrafikregistrerade fordon på motorbanan skiljer sig från vanligt vägtrafikbuller genom att ljudet innehåller fler och mer påtagliga bullertoppar än vad som uppstår vid normal vägtrafik och att verksamheten därför behöver regleras med maximala ljudnivåer. Även länsstyrelsen och miljönämnden har ansett att verksamheten bör regleras med maximala ljudnivåer.

Enligt Naturvårdsverkets allmänna råd NFS 2004:16 bör ljudet från motorbanor regleras genom angivande av maximala ljudnivåer i dBA frifältsvärden (tidsvägning; Fast). Mark- och miljööverdomstolen har i tidigare avgöranden tillämpat dessa allmänna råd vid reglering av motorbaneverksamhet (se Mark- och miljööverdomstolens dom den 9 maj 2023 i mål nr M 11260-21). De allmänna råden är dock inte bindande och det är därför inte uteslutet att verksamheten vid en motorbana helt eller delvis kan regleras genom begränsningsvärden uttryckta som ekvivalenta ljudnivåer, förutsatt att en sådan reglering på ett godtagbart sätt förhindrar att verksamheten medför skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön (2 kap. 3 § miljöbalken). Det är sökanden som ska visa att en sådan reglering av verksamheten uppfyller miljöbalkens krav (2 kap. 1 § miljöbalken).

Beträffande den av bolaget åberopade rapporten från 2015 utförd av ÅF-Infrastructure AB om nya allmänna råd för motorsportbuller framgår att ekvivalenta ljudnivåer används för reglering av motorsportbanor i Danmark och Finland, medan störningar i Norge beskrivs med maximala bullernivåer och med ekvivalentvärden på årsbasis. Regleringen i Danmark och Finland sker dock i kombination med begränsningar i verksamhetens omfattning och/eller med lägre tillåtna ekvivalenta ljudnivåer än vad bolaget har föreslagit ska gälla för Mantorp Park. Av rapporten framgår inte hur sådana mätningar följs upp. Det är därför inte möjligt att utifrån rapporten dra några säkra slutsatser beträffande om ekvivalenta ljudnivåer kan användas för att reglera ljudet från Mantorp Park.

Merparten av utredningen i målet fokuserar på ljudstörningar från tävlingar eller tävlingslika aktiviteter. Förutom de närfältsmätningar och modellberäkningar vid banracing med STCC-bilar som bolaget har låtit Tyréns utföra har det gjorts förhållandevis många mätningar med ljudmätningar vid bostäder och vid den fasta mätaren vid motorbanan, både med vägtrafikregistrerade fordon och med icke-vägtrafikregistrerade tävlingsfordon. Utredningen inkluderar också en tävlingsdag med dragracing. För andra typer av aktiviteter är underlaget begränsat till ett mättillfälle med körsäkerhetsträning den 13 juli 2013, då ljudnivåerna var så låga att de inte kunde urskiljas vid E.

De mätningar som har redovisats av bolaget och av de klagande visar sammantaget att det finns en tydlig samvariation när det gäller ljudet vid motorbanan och vid E över en något längre period, men däremot sällan för enskilda kortvariga ljud-händelser. Det framstår vidare som tydligt att ljudet från verksamheten vid produktion med vägtrafikregistrerade fordon kan variera mycket, från att vara i stort sett likvärdigt med STCC-tävlingar till att inte kunna urskiljas från bakgrundsljud, i mätpunkten vid E. I en sammanställning av ljudvariationer som gavs in av G:s till mark- och miljödomstolen vid sammanträdet den 9 september 2021 framgår vidare att skillnaderna i maximala ljudnivåer mellan Mantorp Park och E under evenemanget Gatebil åren 2014 och 2015 varierade mellan som mest 25 och 40 dBA. Bolagets antagande att avståndsdämpningen uppgår till ca 38 dBA verkar inte ha fullt stöd i genomförda mätningar och riskerar därför att underskatta de maximala ljudnivåerna vid E.

Det är möjligt att verksamhet med vägtrafikregistrerade fordon som inte innefattar tävlingsmoment, såsom exempelvis körsäkerhetsträning, i och för sig kan vara lämplig att reglera med ekvivalenta ljudnivåer. Utredningen i den delen är dock mycket begränsad. Det går däremot inte att se en tydlig skillnad mellan så kallade STCC-tävlingar med icke-vägtrafikregistrerade fordon och tävlingar med vägtrafikregistrerade fordon, exempelvis Gatebil, när det gäller ljudets nivå och karaktär. Även vägtrafikregistrerade fordon, beroende på dess individuella tekniska egenskaper och det sätt som de framförs på, riskerar alltså att ge upphov till en ljudbild som avviker från vanlig vägtrafik och som präglas av återkommande höga ljudhändelser tydligt urskiljbara vid E. Det saknas vidare utredning som tydlig redovisar vilket ljud övrig verksamhet med vägtrafikregistrerade fordon, såsom testkörning, ger upphov till.

Mot bakgrund av det ovan anförda konstaterar Mark- och miljööverdomstolen att bolaget inte har lyckats visa att skillnaderna mellan vägtrafikregistrerade och icke-vägtrafikregistrerade fordon är sådana att ett villkor som reglerar verksamhet med vägtrafikregistrerade fordon endast med ekvivalenta ljudnivåer är tillräckligt för att förhindra att oacceptabla störningar uppkommer för omgivningen. Enligt Mark- och

miljööverdomstolens bedömning ska verksamheten i dess helhet regleras med maximala ljudnivåer.

Reglering av begränsningsvärden i ljudnivåer för verksamheten

Mark- och miljööverdomstolen anser att mark- och miljödomstolens reglering av tillåtna ljudnivåer utgör en i väsentliga delar rimlig avvägning. Mark- och miljööverdomstolen bedömer dock att en möjlighet till undantag från bullervillkoret uttryckt som en andel av verksamhetstiden i procent riskerar att medföra otydligheter vid uppföljning av villkoret. Dessutom skulle ett sådant undantag kunna leda till att ett stort antal överskridanden skulle anses tillåtet. Villkoret bör därför i stället, såvitt avser ljudnivåer upp till och med 75 dBA, utformas så att det tillåter maximalt fem överskridanden per verksamhetsdag. Begränsningen att ett överskridande får ske med maximalt 10 dBA bör kvarstå.

Bolagets invändningar mot en sådan reglering utgår dels från att överskridanden definieras utifrån överskridanden vid den fasta mätaren, dels att två enskilda mätningar med en sekunds mellanrum är två enskilda bullerhändelser. Ett överskridande bör dock inom rimliga ramar omfatta flera ljudtoppar som uppkommer tätt efter varandra, t.ex. när en klunga av fordon accelererar på en viss del av banan, särskilt om det på avstånd uppfattas som en enda utdragen bullertopp.

Antal verksamhetsdagar per år med tillåtna ljudnivåer upp till 95 dBA bör regleras såsom mark- och miljödomstolen har bestämt. Eftersom det i praktiken endast är produktion med dragracingbilar som ger upphov till så höga ljudnivåer och dessa fordon rör sig i en linje över en begränsad del av banan, bör det finnas bättre möjligheter att kontrollera och förebygga överskridanden än vad som är fallet med övrig motorfordonsverksamhet. Det finns trots detta ett behov av en säkerhetsventil för överskridande av ljudnivån, men med hänsyn till den mycket höga ljudnivå som ett överskridande med 10 dBA skulle innebära och att beräknade och hittills uppmätta maximala bullernivåer med god marginal ligger under begränsningsvärdet, ska tillåtna överskridanden begränsas till 5 dBA maximalt tre gånger per verksamhetsdag.

Metod för uppföljning av begränsningsvärdena

Bolaget har yrkat att bullervillkoret ska följas upp i första hand genom mätning vid den fasta mätaren vid banan och att det av villkoret ska framgå vilken avståndsdämpning som ska antas. G:s har yrkat att immissionsmätning ska vara referensmetod.

Vid bedömningen av hur villkoret ska följas upp behöver hänsyn tas till att villkoret reglerar ljudnivåer vid närmaste bostad. Eftersom ljudkällan är komplex och rör sig över hela motorbanan är det svårt att beräkna bullervärden vid bostad utifrån uppmätta bullervärden vid motorbanan. Detta gäller vid uppföljning av bullervillkoret i sin helhet, men i synnerhet vid uppföljning av villkoret om tillåtna överskridanden av begränsningsvärden. Såsom tidigare har konstaterats finns det även anledning att ifrågasätta bolagets antagande om avståndsdämpning. Med hänsyn till den komplexa bullersituationen är det möjligt att både närfältsmätningar och beräkningar och immissionsmätningar kommer att behövas för att följa upp villkoret. Att närmare reglera vilka metoder för ljudmätning som ska användas för kontroll av att buller-villkoren uppfylls är dock inte lämpligt. Frågan får i stället hanteras i samråd med tillsynsmyndigheten inom ramen för verksamhetens kontrollprogram, i enlighet med vad miljöprövningsdelegationen har föreskrivit.

Övriga frågor

G:s yrkande om att tillståndets giltighetstid ska begränsas till tio år fram-ställdes inte i överklagandet till mark- och miljödomstolen och yrkandet kan därför inte prövas här utan ska avvisas.

Det finns ett tydligt behov av att kunna göra avsteg från det fastställda programmet vid oförutsedda händelser. Mark- och miljööverdomstolen anser att mark- och miljödom-stolens villkor i detta avseende är tillräckligt för att säkerställa att avsteg inte sker i större utsträckning än vad som kan anses motiverat. Det saknas vidare skäl att ändra vad mark- och miljödomstolen har föreskrivit beträffande verksamhetsfria dagar.

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

I avgörandet har deltagit hovrättsråden Fredrik Ludwigs, Åsa Hanna, referent, och Maria L. McMurray samt tekniska rådet Torbjörn Johansson.

Föredragande har varit Harry Hodzic.

VÄXJÖ TINGSRÄTT
Mark- och miljödomstolen

DOM
2024-02-19
meddelad i
Växjö

Mål nr M 2074-23

PARTER

Klagande och motparter
1. A.M.G.

2. C.G.

3. G.G.

4. K.L.

Ombud för 1 – 4 ovan: Advokat P.T.N.
Advokatfirman Glimstedt Östergötland KB

5. Mantorp Park Motorbana AB

Motpart
1. Länsstyrelsen i Östergötlands län

ÖVERKLAGAT BESLUT
Länsstyrelsens i Östergötlands län, Miljöprövningsdelegationens, beslut 2019-10-28 i ärende nr 551-3837-17, se bilaga 1

SAKEN
Tillstånd enligt miljöbalken till verksamheten, inklusive kringverksamhet, vid motorbana på fastigheten A m.fl. i Mjölby kommun

_____

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

DOMSLUT

Med ändring av Miljöprövningsdelegationens beslut lämnar Mark- och miljödomstolen Mantorp Park Motorbana AB tillstånd till tävlings-, tränings- och testbana för motorfordon inklusive kringverksamheter inom fastigheterna A, B och C samt D i Mjölby kommun. Med kringverksamheter avses sådan verksamhet som sker på och kring motorbanan under och i anslutning till körning med motorfordon på banan.

Mark- och miljödomstolen ändrar villkor 2 och 4 i Miljöprövningsdelegationens be-slut till följande lydelse:

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

   Verksamhetsutövaren ska senast den 1 februari respektive den 1 maj årligen redovisa fastställda program med kommande verksamheter för vår/sommarsäsongen respektive höstsäsongen innevarande kalenderår. Såväl det preliminära programmet som de fastställda programmen ska också finnas tillgängliga på bolagets internethemsida.

   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. Avsteg som medför att villkor 4 inte kan innehållas får inte göras. Avsteg får inte heller göras avseende de verksamhetsfria veckorna eller de dagar då verksamhet om maximalt 95 dB(A) får bedrivas.

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 dB(A)	07.00-19.00	Alla dagar	--	--
55 dB(A)	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:

Högsta tillåtna ljudnivå*	Verksamhetstider	Omfattning per år	Verksamhetstider	Omfattning per år
	Vardag		**Lördag, söndag och helgdag**	
60 dB(A)	--	--	24 h i följd**	1 tillfälle
75 dB(A)	09.00-17.00	12 dagar	09.00-17.00	10 dagar
75 dB(A)	09.00-22.00	8 dagar	09.00-22.00	2 dagar
95 dB(A)	09.00-21.00	2 dagar	09.00-21.00	2 dagar

* Maximal ljudnivå, dB(A) $L_{AF,max}$ vid närmaste bostad för permanent boende och fritidshus
** Avslutas senast söndag kl. 12.00

Ljudnivåerna ska kontrolleras genom immissionsmätning eller närfältsmätning och beräkning. Villkoret anses uppfyllt även om begränsningsvärdet överskrids med maximalt 10 dB(A) upp till 2 % av den faktiska verksamhetstiden den aktuella dagen.

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 (midsommarafton-söndag), samt tre sammanhängande veckor under perioden juni-augusti ska vara fria från verksamhet med ljudnivåer överstigande 55 dBA.

Inplanerade verksamheter för säsongen 2024 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.

Mark- och miljödomstolen upphäver villkor 3 i Miljöprövningsdelegationens beslut samt den av Miljöprövningsdelegationen lämnade delegationen till tillsynsmyndigheten att vid behov besluta om ytterligare villkor som kan föranledas av flyguppvisningar vid Mantorps motorbana.

Mark- och miljödomstolen förenar Miljöprövningsdelegationens beslut med ett nytt villkor 3 med följande lydelse.

3. Bolaget ska inom två år från det att denna dom vunnit laga kraft anlägga en bullervall inom verksamhetsområdet i den östra delen av bansträckningen för avskärmning mot bebyggelsen vid E. Vallen ska vara minst 7 m hög. Den närmare utformningen och exakta placeringen av vallen ska ske efter erforderlig bullerutredning samt efter samråd med tillsynsmyndigheten som får meddela de närmare föreskrifter som kan behövas.

I övrigt avslås överklagandena.

_____

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 för tävlings-, tränings- och testbana för motorfordon inklusive kringverksamheter inom fastigheterna A, B och C samt D i Mjölby kommun. MPD beslutade även att godkänna den miljökonse-kvensbeskrivning (MKB) som getts in.

För tillståndet föreskrevs bl.a. följande villkor:

1. Om inte annat föreskrivs i villkoren nedan, ska verksamheten bedrivas i huvudsaklig överensstämmelse med vad sökanden har angivit i ansökningshandlingar och i övrigt i ärendet angivit eller åtagit sig.
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 motorsportsförbundens 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
	Vardagar och lördagar		**Söndagar och helgdagar**	
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. 12.00

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.

Påskhelg (långfredag-annandag påsk) och midsommarhelgen (midsommarafton-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 Motorbana AB överklagade MPD:s beslut till mark- och miljödomstolen.

Mark- och miljödomstolen meddelade dom i målet den 27 oktober 2021, mål M 5768-19, varvid domstolen ändrade delar av MPD:s beslut.

Mark- och miljödomstolens dom överklagades till mark- och miljööverdomstolen, som i dom den 18 april 2023 upphävde mark- och miljödomstolens dom och återförvisade målet till mark- och miljödomstolen för fortsatt behandling.

YRKANDEN M.M.

Mantorp Park Motorbana AB (nedan Mantorp Park) har, såsom de slutligt bestämt sin talan, yrkat att mark- och miljödomstolen, med ändring av MPD:s beslut, ska upphäva villkor 3 samt fastställa följande villkor avseende buller för den verksamhet som omfattas av tillståndet samt redovisning av programmet för nästkommande verksamhetsår, villkor 4 och 2.

För vägtrafikregistrerade fordon som ingår i en produktion, ska följande villkor gälla som begränsningsvärde vid bostads fasad för permanent boende och fritidshus:

60 dB(A) LA_{eq}, 1 h	alla vardagar och lördagar	08 - 19
55 dB(A) LA_{eq}, 1 h	alla vardagar	19 – 22
60 dB(A) LA_{eq}, 1 h	1 lördag, sön-/helgdag	≤ 24 timmar[1)]
55 dB(A) LA_{eq}, 1 h	alla sön-/helgdagar	08 - 19
50 dB(A) LA_{eq}, 1 h	45 dagar[2)]	22 – 08

1) Produktionen skall avslutas senast söndag kl. 12.00

2) Produktion som avser forskning och utveckling av fordon och/eller fordonskomponenter, och vilken kan bedrivas vardagar, lördagar och sön- och helgdagar.

Ljudnivån ska kontrolleras genom immissionsmätning eller emissionsmätning med anläggningens fasta ljudmätare, när fordonen passerar i idealspåret 21 meter från ljudmätaren på motorbanan.

Arbetsfordon som används på anläggningen men som inte ingår i en produktion, och som används för underhåll/besiktning av motorbanan, anläggningsarbete, snöröjning, halkbekämpning och jämförbara aktiviteter, skall inte omfattas av dessa villkor.

För blandad produktion med vägtrafikregistrerade fordon och icke vägtrafikregistrerade fordon ska följande villkor gälla som begränsningsvärde vid bostads fasad för permanent boende och fritidshus:

60 dB(A) LAF, max	60 vardagar och lördagar	08 – 19
55 dB(A) LAF, max	20 sön-/helgdagar	08 – 09
75 dB(A) LAF, max	16 vardagar	09 – 17
75 dB(A) LAF, max	10 vardagar	09 – 22
75 dB(A) LAF, max	14 lördagar, sön-/heldagar	09 – 17
75 dB(A) LAF, max	2 lördagar, sön-/helgdagar	09 – 22
95 dB(A) LAF, max	2 vardagar	09 – 21
95 dB(A) LAF, max	2 lördagar, sön-/helgdagar	09 – 21

Ljudnivån 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.

Förflyttning av icke vägtrafikregistrerade fordon inom området som till exempel på- och avlastning samt uppställning av sådana fordon inför eller efter en produktion, skall inte omfattas av dess villkor.

Mantorp Park yrkar vidare att villkor 2 i MPD:s beslut ska ändras till följande lydelse, vilket är densamma som villkor 2 i mark- och miljödomstolens dom i mål i mål M 5768-19:

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) Programmet 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.

Mantorp Park har som grund för överklagandet anfört huvudsakligen följande. Bolagets yrkade bullervillkor överensstämmer till viss del med de villkor som bolaget fick i tillståndet från miljöprövningsdelegationen. Även om yrkandet vad gäller nivåerna 75 och 95 dB innebär att produktionen kraftigt begränsas, så kan bolaget få viss ekonomisk bärighet. Däremot anser bolaget att det är nödvändigt att basverksamheten får bedrivas, nämligen att låta besökarna köra med sina egna vägtrafikregistrerade fordon.

När det är aktivitet på motorbanan kan ett hörbart ljud emitteras, beroende på aktivitet, samt avstånd, vindriktning och vindstyrka.

När det gäller vägtrafikregistrerade bilar, anser bolaget att man bör kunna utgå från lagstiftningens krav på vägtrafikbuller. För att begränsa störningarna av ljudet från vägtrafikregistrerade fordon på motorbanan, har bolaget emellertid intagit en mycket konservativ approach, när yrkandet gäller 1-timmesekvivalenta ljudnivåer ($LA_{eq,}$ 1h) och inte årsdygnsekvivalenta. Det skulle dessutom inte ha någon relevans att följa upp årsdygnsmedelvärden från anläggningen, eftersom dessa inte skulle vara mycket lägre än vägbullret från E4:an och andra intilliggande vägar. Ett 1-timmesekvivalent värde, ger dessutom goda möjligheter för en effektiv egenkontroll.

Naturvårdsverket skriver i sitt remissyttrande ”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.” Verket jämför ljud från motorbanor med flygbuller och med motorcyklar som kör genom trånga gator i små byar i Alperna, men ofattbart nog inte med vanligt vägtrafikbuller.

I NFS 2004:16 nämns inte intermittent ljud, men det gör det däremot i råden om buller från byggplatser 2004:15 Där kan man läsa att: ”…med intermittent buller (pålning, spontning, borrning etc)…” Samtliga dessa tre exemplifierade byggmoment har en ljudbild som låter mycket i själva användandet och sedan blir det mer eller mindre helt tyst. Naturvårdsverkets allmänna råd om buller från byggplatser (NFS 2004:15) utgavs samma år som de allmänna råden för motorbanor. På byggplatser förekommer en rad olika ljud som är avsevärt mera olika än de som avges från en motorbana. På byggplatser finns arbetsfordon, maskiner och ljud från verksamheten i sig så som pålning, hamrande etcetera. Här finns såväl infra- som ultraljud, högt buller som kan mätas med integrationstiden ”Fast”, men även mycket kortare impulsljud. På en byggplats får man vid en bostads fasad generera ett buller på upp till 60 dB(A) under vardagar (helgfri måndag – fredag, mellan 0 7 – 19). Den avgörande skillnaden är att på en motorbana gäller maximala värden, medan samma värde på en byggplats och i trafiken, anges i ekvivalenta värden ($L_{eq,}$ DEN). I dessa allmänna råd finns inte heller några gränser för hur högt det får låta, utom nattetid för då får man avge ett buller på upp till 70 dB(A) maximalt värde.

Dessutom ska tilläggas, att ”…vid enstaka kortvariga händelser, högst 5 minuter per timme, bör upp till 10 dB(A) högre nivåer kunna accepteras.” Det är oklart med vilket underlag som en och samma myndighet kommit fram till så olika slutsatser om vilket buller som är störande. Bolaget har tidigare hänvisat till dessa oklarheter och diskrepanser och vill att domstolen tydliggör vilka aktiviteter som omfattas av villkoren och vilka aktiviteter som omfattas av annan lagstiftning som till exempel med NFS 2004:15.

Vid produktion med vägtrafikregistrerade fordon, kör de främst i hastigheter från 50 till uppåt 200 kilometer i timmen. En körning som ger en ljudbild väldigt lik motorväg, särskilt där det finns av och påfarter. Betänker man sedan avståndet, närmare tusen meter, till närliggande bostäder blir ljudbilden väldigt lik övrig vägtrafik, som brukar definieras som ett varierande ljud.

Vid blandad produktion har bolaget, för att minska belastningen på grannar, därför yrkat på ett begränsat antal dagar med maximala ljudnivåer upp till 75 dB(A) LAF, max, samt ett fåtal dagar med maximala ljudnivåer upp till 95 dB(A) LAF, max.

Den kommunala översiktsplanen

I kommunens översiktsplan från 2021, skriver man i riktlinjerna om bygglov ”Kommunen ska genom placeringsbestämmelser m.m. säkerställa att bostäder får tillgång till ljuddämpad sida för uteplats och minst hälften av bostadsrummen om ekvivalentnivåerna på den bullerutsatta sidan överstiger 60 dB(A).”

Buller om 60 dB(A) med ekvivalenta nivåer, är accepterad i hela samhället, vilket även bör gälla motorbanan. Eftersom viss produktion tillfälligt generera ett högre buller, kompenseras det i mycket hög grad genom att det vanligtvis inte bedrivs verksamhet under kvällar och nätter, samt under en stor del av vinterhalvåret. Det medför att ett jämförbart ekvivalent bullervärde ligger signifikant under 60 dB(A).

Om inte motorbanan har samma förutsättningar finns det ju en risk att kommunen släpper fram bostäder så nära motorbanan att verksamheten inte kan fortsätta. Kommunen har exempelvis i området Olofstorp i Mantorp, gett bygglov till hus som ligger i den maximala nivån från travbanan på 65 – 70 dB(A).

När det gäller villkor med begränsningsvärden för maximala ljudnivåer, befarar bolaget att dessa blir svåra om inte omöjliga att innehålla, även om bolaget ”tar höjd” för sådana begränsningsvärden. Att ta höjd innebär i detta sammanhang att alla aktiviteter måste ligga under ett visst antal dB under begränsningsvärdet, för att förebygga att det ej överskrids. Ett överskridande kan bero på många orsaker som till exempel en skadad ljuddämpare, fel i en motor eller en däckexplosion. Alla sådana incidenter kan generera ljudemissioner över ett begränsningsvärde. Det är således viktigt att ett begränsningsvärde med maximala ljudnivåer, kopplas till ett antal tillåtliga överskridanden. De fem överskridanden som MPD anger i tillståndet, är långt ifrån tillräckligt i sammanhanget då ljudet mäts varje sekund. Det kan tilläggas att ljudet registreras under 125-dels sekund varje sekund (mätning av maximala värden av typen FAST) registreras 28 800 värden under en 8-timmars verksamhetsdag.

Det har genom åren gjorts flera utredningar av externa konsulter om möjligheterna att minska bullret från anläggningen genom att bygga fysiska bullerskydd (plank/vallar etc.). Resultaten har visat att inte ens mycket höga fysiska skydd ger någon signifikant minskning av bullret på längre avstånd som exempelvis vid E. På grund av storleken innebär detta att mobila bullerhinder inte är möj-liga. Bolaget har emellertid återigen undersökt permanenta åtgärder för att sänka ljudnivån i närområdet.

Problemet med bullerdämpning är att de av säkerhetsskäl inte kan byggas så nära motorbanan (ljudkällan) som behövs. De största avstånden får de på dragstrippen (den långa raksträckan). Bara för att se effekten har bolaget låtit göra en beräkning på en 30 meter hög vägg, där man svänger in på den långa rakan. Med tanke på avståndet kommer det bara att ge någon tiondels decibelsänkning vid E. Den

marginella effekten har gjort att de inte gått vidare med hur man rent tekniskt skulle lösa en sådan installation. Däremot går det att åstadkomma en viss sänkning av ljudet vid E, genom att bygga en vall på anläggningen som ligger längs den bandelen som är närmast E. Detta är den förhärskade vindriktningen och detta sänker även nivån vid andra bostäder i den riktningen. Beräkningarna visar att en vall på 7 – 11 meter, ger en sänkning av ljudnivån från bandelen på ett par deci-bel som ekvivalenta ljudnivåer. Detta är en bulleråtgärd bolaget anser det är ekono-miskt rimligt att anlägga, förutsatt att erforderliga tillstånd ges och att byggtiden blir rimlig (uppskattas till cirka 2 år).

A.M.G. m.fl. (G:s) har, såsom de slutligt bestämt sin talan, yrkat att mark- och miljödomstolen, ska ändra MPD:s beslut enligt följande:

Villkor 2 - program
Verksamhetsutövaren ska så snart som möjligt, dock senast den 1 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.

Om det finns särskilda skäl får tillsynsmyndigheten godkänna att verksamhet som anges i programmet förläggs till annan dag, dock endast under kl. 09.00-17.00 och under förutsättning att det inte strider mot villkor om bullerbegränsning. Information om ändringar ska snarast möjligt finnas tillgängliga på verksamhetsutövarens internethemsida.

Villkor 3
G:s motsätter sig inte att villkor 3 i MPD:s beslut upphävs.

Villkor 4 – bullerbegränsning
G:s yrkar i första hand att verksamheten med motorfordon får bedrivas en-ligt följande.

Högsta tillåtna maximala ljudnivå i dB(A) ($L_{AF,}$ max) vid fasad till bostad	Verksamhetstider	Omfattning per år	Verksamhetsti-der	Omfattning per år
	Vardag och lör-dag		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 verksam-het	22.00-07.00	Ingen verksam-het

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

Högsta tillåtna maximala ljudnivå i dB(A) ($L_{AF,}$ max) vid fasad till bostad	Verksamhetstider	Omfattning per år	Verksamhetsti-der	Omfattning per år
	Vardag och lör-dag		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 verksam-het	22.00-07.00	Ingen verksam-het

Om domstolen finner att det föreligger skäl att verksamheten ska tillåtas generera högre maximala ljudnivåer än vad G:s har yrkat framställs följande yr-kande:

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.

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

Högsta tillåtna maximala ljud-nivå i dB(A) ($L_{AF,}$ max) vid fasad till bostad	Verksamhetsti-der	Omfattning per år	Verksamhetstider	Omfattning per år
	Vardag och lör-dag		Söndag och helgdag	
60 dB(A)	---	---	24 h i följd med avslut senast kl. 12.00	1 tillfälle
75 dB(A)	09.00-17.00	5 dagar	---	---

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

Högsta tillåtna maximala ljud-nivå i dB(A) ($L_{AF,}$ max) vid fasad till bostad	Verksamhetsti-der	Omfattning per år	Verksamhetstider	Omfattning per år
	Vardag och lör-dag		Söndag och helgdag	
60 dB(A)	---	---	24 h i följd med avslut senast kl. 12.00	1 tillfälle
75 dB(A) eller 95 dB(A)	09.00-17.00	5 dagar	09.00-17.00	3 dagar

Villkor 4 – bullerbegränsning – kontroll

Ljudnivåerna ska kontrolleras genom simultana övervakade mätningar av referens-situationen. G:s ska kallas att närvara vid mätningarna.

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

Villkor 4 – bullerbegränsning – dagar utan bullrande verksamhet (”tysta dagar”)

Oavsett 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.

Om domstolen finner att det föreligger skäl att verksamheten ska tillåtas generera högre maximala ljudnivåer än vad G:s har yrkat, yrkar G:s därutö-ver följande.: Utöver vad som anges ovan 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 bul-ler än vad G:s har yrkat, och under lika många lördagar, söndagar och helg-dagar, som verksamheten får bedrivas som ger upphov till högre buller än vad G:s har yrkat.

Villkor 4 – bullerbegränsning – inplanerad verksamhet
Inplanerade verksamheter för kommande säsong som har redovisats till tillsynsmyndigheten får genomföras även om de innebär avvikelser från vad som ovan angetts i fråga om antal dagar.

Villkor 4 – bullerbegränsning – olycka eller liknande
G:s bestrider 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).

Om domstolen finner att det föreligger skäl att verksamheten ska tillåtas utsträcka sin verksamhet vid oförutsedd händelse yrkar G:s att sådan endast får ut-sträckas om det är fråga om allvarlig olycka eller annan oförutsedd extraordinär händelse och som längst under två timmar, från det att den skulle ha avslutats, men aldrig längre än kl. 22.00, dock aldrig vid fler tillfällen än två dagar per kalenderår.

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.

Villkor musikevenemang

G:s yrkar i första hand att musikevenemang inte får förekomma mellan kl. 22.00 – 07.00.

Ljudnivån vid musikevenemang får inte vid något tillfälle, oavsett tid på dygnet, överstiga Folkhälsomyndighetens allmänna råd om buller inomhus FoHMFS 2014:13 med ekvivalentbildningsperiod tio minuter.

G:s yrkar i andra hand att musikevenemang får anordnas vid fyra tillfällen per år och ska avslutas senast kl. 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) ekvivalentnivå under tio minuter eller 45 dB(A) (L_{Fmax}) respektive tabeller för lågfrekvent buller, d.v.s. enligt följande:

Tersband (Hz)	Ljudtrycksnivå, $L_{eq,\ 10\ min}$ (dB)
31,5	56
40	49
50	43
63	42
80	40
100	38
125	36
160	34
200	32

G:s frånfaller yrkandet om verkställighetsförordnande.

G:s har som grund för yrkandena anfört huvudsakligen följande. G:s åberopar samtliga yttranden med underbilagor som ingivits dels till Miljöprövningsdelegationen vid Länsstyrelsen i Östergötlands län i ärende nr 551-3837-17, dels till mark- och miljödomstolen vid Växjö tingsrätt i mål M 5768-19. De åberopar också remissyttrandena som har ingivits av Naturvårdsverket till mark- och miljödomstolen vid Växjö tingsrätt i mål M 5769-19 (AB 36) och mark- och miljööverdomstolen i mål M 13608-19 (ab 36).

G:s har i målet anfört att omfattningen av Mantorp Parks verksamhet klas-sificerad i produktionsklasser saknar stöd i gällande riktlinjer och gängse praxis samt är otydlig och vållar svåra tillämpningsproblem. G:s vidhåller sin upp-fattning och konstaterar att uppfattningen vinner stöd i mark- och miljööverdomsto-lens dom meddelad den 18 april 2023 i mål M 13608-21. Ett tillstånd ska reglera ljudnivån oavsett vilken verksamhet som pågår på Mantorp Park. Av samma skäl saknas anledning att reglera själva ljudkällan i bullervillkor. G:s har tidi-gare också anfört, likt vad mark- och miljööverdomstolen konstaterar i dom medde-lad den 18 april 2023 i mål M 13608-21, att Mantorp Park har ingivit bristande un-derlag beträffande bullernivåerna vid G:s bostad och skyddsåtgärder. Vid sådan brist måste, om verksamheten bedöms tillåtlig, försiktighetsprincipen under alla förhållanden tillämpas i än större utsträckning. Det ska i sammanhanget erinras om att det är verksamhetsutövaren som är skyldig att vidta försiktighetsmått för att förebygga, hindra och motverka skada och olägenhet. Det är också verksamhetsutö-varen som har bevisbördan för att verksamheten inte skadar eller ger upphov till olägenhet å människors hälsa och miljö.

Länsstyrelsen i Östergötlands län har i yttrande anfört huvudsakligen följande. Länsstyrelsen vidhåller de synpunkter som de lämnat i tidigare yttranden till mark- och miljödomstolen den 3 april 2020 samt till mark- och miljööverdomstolen den 24 mars och 15 september 2022. Länsstyrelsen har inget ytterligare att framföra. Länsstyrelsen har i tidigare yttranden avstyrkt bifall till överklagandena och anfört att den delar MPD:s ställningstagande i det överklagade beslutet.

Miljönämnden i Mjölby kommun (miljönämnden) har i yttrande anfört huvudsakligen följande.

Miljönämnden har i tidigare yttranden anfört 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. Miljönämnden vidhåller dessa synpunkter, med följande komplettering.

1. Miljönämnden gör bedömningen att ekvivalenta timvärden kan tillämpas på verksamhet med typgodkända vägtrafikfordon. För övrig produktion av verksamhet bör maximala ljudnivåer tillämpas.
2. Av kommande beslut bör tillåtligheten för verksamheten klart framgå. Miljönämnden efterfrågar även en bedömning av hur tillåtligheten ska tolkas vid en eventuell fortsatt rättsprövning.
3. Miljönämnden gör bedömningen att det är väsentligt att förtydliga att det inte är aktuellt med omgivningsbuller nattetid för blandad verksamhet ”A” inbegripet produktion av verksamhet som inte är motorfordonsrelaterad.
4. Miljönämnden anser att verksamhet ”D” generellt stora publika events m.m. bör kunna inrymmas i verksamhet ”C” racing, körutbildning, motorevents med publik m.m.
5. Miljönämnden gör bedömningen att eventuella skyddsåtgärder bör utredas men då företrädesvis permanenta skyddsåtgärder i form av till exempel bullervallar. Mantorp Park har i tidigare utredningar visat att det inte är relevant med skyddsåtgärder för att minska maximala ljudnivåer, men det kanske finns skyddsåtgärder för att minska ekvivalenta värden.
6. Om mark- och miljödomstolen tar med skrivningen av villkor 4 från MPD:s beslut ”Villkoret anses uppfyllt även om värdet överskrids högst fem gånger per verksamhetsdag” i sitt beslut så önskar miljönämnden ett förtydligande kring vad som ska räknas som ett överskridande.

G:s har i yttrande över Mantorp Parks yrkande anfört huvudsakligen föl-jande. G:s noterar att Mantorp Park nu föreslår villkor som tidigare inte har pre-senterats i ansökan eller tidigare varit föremål för prövning målet. Trots detta torde, särskilt mot bakgrund av Naturvårdsverkets yttranden såsom sakkunnig remissin-stans, en ändamålsenligt och samlad prövning av kärnfrågan kunna göras, dvs. är verksamheten tillåtlig och vilka villkor ska gälla för verksamheten såvitt avser bul-ler. G:s överlämnar till domstolen att avgöra huruvida yrkandena kan prö-vas i nuvarande instans eller inte men vill uppmärksamma domstolen på att ett av-görande med bindande villkor för verksamheten lämpligen inte bör skjutas mer på framtiden. Brister i ansökan ska bäras av Mantorp Park varvid försiktighetsprinci-pen ska lämnas företräde.

G:s motsätter sig av Mantorp Park yrkade villkor för verksamheten.

Mantorp Park konstaterar i sitt yttrande att tidigare framställda yrkanden utifrån ”produktionstyper” är oklara, vilket G:s konsekvent också har invänt i må-let. Mantorp Park delar nu i stället in verksamheten i endast två kategorier, vilken i huvudsak baseras på om fordonet är vägtrafikregistrerat eller inte. G:s me-nar att även den nu föreslagna uppdelningen med ”produktion med vägtrafikregi-strerade fordon ”respektive” blandad produkt” har samma inbyggda tillämpnings-problematik som tidigare ”produktionstyper”. G:s anförda grunder och om-ständigheter angående ”produktionstyper” är direkt tillämpliga också på den nu fö-reslagna uppdelningen och åberopas även beträffande de nya yrkandena.

Vad tillståndet ska reglera är ”miljöfarlig verksamhet”. Härmed avses all verksam-het som på något sätt är knuten till användningen av fast egendom och som kan medföra olägenhet för människors hälsa eller miljön eller som kan medföra olägen-het för omgivningen genom buller. Som G:s tidigare har anfört saknar det därmed relevans om det är körutbildning, långloppsserier, uthållighetstest, tävlingar inom motorsport, provkörningar, motorsportfordonsevent med publik, test/drifting –eller om ljudkällan är ett fordon som är vägtrafikregistrerat eller inte osv.

Tillståndet ska omfatta all verksamhet, utan uppdelning utifrån ljudkälla. På- och avlastning samt uppställning av fordon är en (nödvändig) del av verksamheten varför det momentet naturligtvis inte ska var undantagen något villkor om buller. Även arbetsfordon innefattas i verksamheten och ska omfattas av tillståndet (även om t.ex. arbetsfordon för normalt underhåll inte ens torde vara ett problem ur bullersynpunkt).

Vidare är det endast Mantorp Park själv som, oavsett nu föreslagen uppdelning eller uppdelning utifrån ”produktionstyper”, som kan veta vilken verksamhet som faller in under vilken ”kategori”. Detta står i strid med grundläggägande krav om tillstånds/villkors tydlighet för att kunna utöva en korrekt och ändamålsenlig tillsyn av villkorens efterlevnad.

Dessutom är den nu föreslagna uppdelningen direkt olämplig även av det skälet att fordons tillåtna ljudnivå enligt Transportstyrelsens föreskrifter har en mycket stor variation – så stor skillnad som upp till 16 dB(A). Detta är beskrivet i PM 19-2016-PM4, 2023-12-10, från Akustikverkstan. Av Akustikverkstans PM framgår också att det inte på något sätt är konstigt eller avvikande att vägtrafikregistrerade fordon, som omfattas av en motorbanas verksamhet, också omfattas av bullervillkor för motorbana. Återigen är det verksamheten och inte ljudkällan som är avgörande.

G:s motsätter sig att ett villkor ska anses vara uppfyllt även vid överskri-danden upp till maximalt 2 % av verksamhetstiden. Det är, återigen, endast Mantorp Park självt som anger verksamhetstiden, vilket gör att Mantorp Park på så vis kan tillskapa ett större utrymme för tillåtliga överskridanden. Detta innebär också pro-blematik för tillståndets förutsägbarhet liksom för tillsynsverksamheten. Vidare ger verksamheten upphov till många kortvariga händelser med överskridanden (ett par sekunder vid varje passage). En acceptans av 2 % av verksamhetstiden skulle därmed leda till orimligt många överskridanden och en orimlig, ej acceptabel, påverkan på omgivningen.

Mantorp Park yrkar att ljudnivåerna ska kontrolleras genom immissionsmätningar eller emissionsmätningar. Det noteras glädjande att Mantorp Park genom detta yrkande nu måste anses medge att det är möjligt att kontrollera ljudnivåerna genom immissionsmätning. G:s vidhåller att ljudnivåerna ska kontrolleras genom immissionsmätningar och emissionsmätningar. Kontroll ska ske genom simultana övervakade mätningar av referenssituationen utan begränsning av mätpunkt.

G:s vidhåller att ljudet från motorbanan inte har samma karaktär som väg-trafik som Mantorp Park ihållande påstår. Härvid hänvisas bland annat till vad Naturvårdsverket anger i remissyttrande till mark- och miljödomstolen vid Växjö tingsrätt i mål M 5768-19.

DOMSKÄL

Tillståndets omfattning

Utgångspunkten är att det är sökanden som avgör vilken verksamhet som man söker tillstånd till. Det ankommer dock på tillståndsmyndigheten att inom ramen för sin materiella processledning se till att ansökan blir avgränsad på ett lämpligt sätt. Av MPD:s beslut framgår att Mantorp Parks ansökan omfattar tillstånd för permanent tävlings-, tränings- eller testbana för motorfordon. Andra evenemang som förekommer på motorbanan såsom flyguppvisningar, idrottstävlingar, konserter, camping m.m. omfattas inte av ansökan. MPD har dock bedömt att flyguppvisningar är av återkommande karaktär och har ett tekniskt och miljömässigt samband med den ansökta verksamheten. Med anledning därav har MPD bedömt att tillståndet även bör omfatta sådan kringverksamhet.

Av handlingarna i målet framgår att flyguppvisningar förekommer någon gång per år på Mantorp Park. Mark- och miljödomstolen delar inte uppfattningen att flyguppvisningar har ett tekniskt eller miljömässigt samband med verksamhet på motorbanan utöver att uppvisningen sker över området. Det saknas också uppgifter om vilka bullernivåer som dessa flyguppvisningar medför i omgivningen. Det går därför inte att bedöma om de bullervillkor som föreskrivs för tillståndet kan innehållas vid

flyguppvisningar. Enligt mark- och miljödomstolen är det därför inte lämpligt att inkludera flyguppvisningar i tillståndet och det är inte heller möjligt att pröva tillåtligheten av dessa. Till följd härav ska den av MPD lämnade delegationen till tillsynsmyndigheten att vid behov besluta om ytterligare villkor som kan föranledas av flyguppvisningar upphävas.

Mark- och miljödomstolen delar MPD:s bedömning att musikevenemang, mot bolagets uppfattning, inte bör omfattas av tillståndet. G:s yrkande att musikeve-nemang ska omfattas av tillståndet ska därför avslås.

Miljökonsekvensbeskrivningen

MPD har godkänt den av sökanden ingivna miljökonsekvensbeskrivningen i ärendet. Mark- och miljödomstolen delar MPD:s bedömning att miljökonsekvensbeskrivningen uppfyller kraven enligt 6 kap. miljöbalken och att den tillsammans med de ytterligare bullerutredningar som getts in kan ligga till grund för prövningen av målet.

Motorbanans lokalisering och tillåtlighet

Som framgår av MPD:s beslut har motorbanan funnits på samma plats sedan 1969. Verksamhetsområdet omfattas av en byggnadsplan från 1968, som gäller som detaljplan enligt plan- och bygglagen. Enligt planen är större delen av planområdet avsatt för motorbana. Kommunfullmäktige i Mjölby kommun har 2021-09-28 antagit en ny fördjupad översiktsplan för Mantorp. Enligt översiktsplanen är verksamhetsområdet avsatt för motorbana.

Mark- och miljödomstolen konstaterar att det inte framkommit några invändningar mot motorbanans lokalisering. Mark- och miljödomstolen delar MPD:s bedömning att den valda lokaliseringen av motorbanan går att förena med en från allmän synpunkt lämplig markanvändning och med minsta intrång och olägenhet för människors hälsa och miljön. Lokaliseringen är därför lämplig vid en prövning enligt 2 kap. 6 och 7 §§ miljöbalken.

Mark- och miljödomstolen gör vidare bedömningen att det går att föreskriva sådana skäliga villkor, försiktighetsmått och begränsningar i övrigt att verksamheten inte riskerar att medföra olägenheter av väsentlig betydelse för människors hälsa och miljön enligt 2 kap. 9 § miljöbalken. Något hinder mot att lämna tillstånd till den sökta verksamheten föreligger därför enligt mark och miljödomstolen inte.

Av utredningen i målet framgår att möjligheterna att genom bullerskydd nedbringa omgivningspåverkan är begränsade, bl.a. till följd av säkerhetskraven. Enligt Man-torp Park går det dock att åstadkomma en viss sänkning av bullernivån på ett par decibel vid bl.a. G:s fastighet genom att uppföra en vall, 7-11 m hög, längs den bandel som är närmast G:s fastighet. En sådan vall skulle enligt Man-torp Park minska bullernivån från motorbanan även vid andra fastigheter i vindrikt-ningen. Bolaget anger att detta är en ekonomiskt rimlig åtgärd förutsatt att erforder-liga tillstånd ges och att byggtiden blir rimlig (ca 2 år). Mark- och miljödomstolen anser att bolagets åtagande bör föreskrivas i nytt villkor på sätt som framgår av domslutet. Det bör vidare delegeras till tillsynsmyndigheten att meddela de ytterli-gare villkor som kan erfordras avseende bullervallens exakta placering och utform-ning.

Villkor 2
Villkor 2 i MPD:s beslut reglerar när och hur Mantorp Park ska redovisa för till-synsmyndigheten kommande kalenderårs verksamheter som i villkor fyra begrän-sats till ett visst antal dagar.

Mark- och miljödomstolen finner det skäligt att de som bor i närområdet ska kunna ges möjligheten att planera sin vardag och uppleva ett stort mått av förutsägbarhet vad gäller när verksamhet bedrivs på motorbanan.

Mark- och miljödomstolen anser det rimligt att Mantorp Park senast den 1 decem-ber ska redovisa för tillsynsmyndigheten ett preliminärt program för kommande verksamhetsår där större publika evenemang ska framgå. Därefter ska verksamhets-utövaren 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. Såväl det preliminära programmet som de fastställda programmen ska vid angivna tidpunkter samtidigt finnas tillgängliga på bolagets internethemsida. Det bör samtidigt framgå att eventuella avsteg inte får stå i strid med vad som stadgas i villkor 4. Ej heller bör avsteg få göras från den sammanhängande verksamhetsfria perioden eller från inplanerade dagar för den mest bullerstörande 95dB(A) verksamheten.

Villkor 3

Mark- och miljödomstolen anser 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 och G:s medgivande.

Villkor 4

Frågan om hur buller från motorsportbanor bör regleras har ingående behandlats i Mark- och miljööverdomstolens dom i det återförvisade målet (M 13608-21). Utgångspunkten ska därför enligt mark- och miljödomstolens bedömning vara Naturvårdsverkets allmänna råd NFS 2004:16, men att avsteg från riktvärdena kan medges i begränsad och preciserad omfattning. Bolaget har anfört att det är rimligt att reglera buller från vägtrafikregistrerade fordon med ekvivalentvärden på samma sätt som när fordonen framförs på allmän väg. Mark- och miljödomstolen anser inte att verksamhet på en permanent motorbana är jämförbart med vägtrafik på allmän väg. Det finns därför inte skäl att tillämpa andra bestämmelser eller riktlinjer än vad som framgår av Naturvårdsverkets allmänna råd och av praxis. 60 dB(A) $L_{AF,max}$ ska därför gälla som begränsningsvärde för buller vid bostäder från all verksamhet under vardagar och lördagar kl. 07.00-19.00 samt vid ett tillfälle 24 timmar i följd under sön- och helgdag. 55 dB(A) $L_{AF,max}$ ska vidare innehållas kl. 19.00-22.00 vardagar och lördagar samt kl. 07.00-19.00 sön- och helgdagar.

Mark- och miljödomstolen anser i likhet med bedömningarna som gjorts i mark- och miljööverdomstolens dom rörande Karlskoga motorbana i mål nr M 5974-08 samt mark- och miljödomstolens domar rörande Anderstorp motorbana i M 3682-11 och M 2653-21 och i enlighet med Naturvårdsverkets uttalande i det återförvisade målet att avsteg från riktvärdena kan behöva göras för att medge tävlingsverksamhet vid befintliga motorbanor. För 75 dB(A)-verksamhet har antalet tävlingsdagar vid dessa anläggningar begränsats till 10 vardagar och 8 lör-, sön- och helgdagar. Länsstyrelsen och bolaget anser att 16 respektive 14 dagar ska medges kl. 09.00-17.00 samt 10 respektive 2 dagar som ska kunna sträckas ut till kl. 22.00. G:s m.fl. anser i första hand att sådan verksamhet inte ska tillåtas men i sista hand att sådan verksamhet kan medges under 5 dagar kl. 09.00-17.00

Mot denna bakgrund anser mark- och miljödomstolen att omfattningen av verksamhet som uppgår till maximalt 75 dB(A) $L_{AF,max}$ bör begränsas något i förhållande till vad miljöprövningsdelegationen har beslutat och bolaget har yrkat. Mark- och miljödomstolen anser att en skälig avvägning mellan bolagets intresse av att driva en fungerade verksamhet och närboendes krav på frihet från störningar stannar vid en begränsning av antalet dagar till 12 vardagar och 10 lör-, sön- och helgdagar kl. 09.00 – 17.00. Antalet dagar med verksamhet fram till kl. 22.00 ska begränsas till 8 vardagar och 2 lör-, sön- och helgdagar.

I fråga om 95 dB(A)-verksamhet gör domstolen samma bedömning som miljöprövningsdelegationen har gjort i det överklagade beslutet varför det ska stå fast i denna del.

Fråga är vidare i vilken omfattning enstaka bullerhändelser som överskrider begränsningsvärdet ska kunna godtas. G:s m.fl. anser att begränsningsvärdena ska få överskridas med högst 10 dB(A) vid högst två tillfällen per verksamhetsdag. Länsstyrelsen anser att fem överskridanden per dag kan accepteras medan bolaget yrkar att begränsningsvärdena ska få överskridas under som mest 2 % av verksamhetstiden. Domstolen har förståelse för att fordon som bidrar till överskridanden som regel inte kan identifieras och flaggas av förrän ett överskridande konstaterats.

Verksamhetstiden omfattar i normalfallet kl. 09.00-17.00 vilket motsvarar 8 h. 2 % av denna tid motsvarar ca 9,5 minuter. Det ska dock framgå av villkoret att det är den faktiska verksamhetstiden som avses. Tid då ingen motorsportverksamhet pågår ska inte inräknas. Enligt domstolens bedömning utgör detta en tillräcklig flexibilitet för att verksamheten ska kunna bedrivas och kontrolleras på sätt som bolaget angett. Emellertid anser domstolen att det måste finnas en övre gräns för hur höga de tillfälliga ljudtopparna får vara. Mark- och miljödomstolen stannar här vid att överskridandena inte ska få överstiga gällande begränsningsvärden med mer än högst 10 dB(A).

Då verksamheten för att kunna bedrivas behöver avvika från Naturvårdsverkets riktlinjer i icke obetydlig mån anser domstolen att det är skäligt att detta kompenseras med ”tysta” perioder då ingen verksamhet får bedrivas. I ljuset av bakgrundsbelastningen vid Mantorp anser mark- och miljödomstolen att G:s yrkanden är för långtgående i detta hänseende. De verksamhetsfria helger som framgår av MPD:s beslut ska stå kvar kombinerat med en sammanhängande treveckorsperiod under juni-augusti.

Vad klagandena i övrigt anfört föranleder ingen annan bedömning. Övriga yrkanden som inte behandlats ovan avslås.

HUR MAN ÖVERKLAGAR, se bilaga 2 (MMD-02)
Överklagande senast den 11 mars 2024.

Bengt Johansson Carl-Philip Jönsson

I domstolens avgörande har deltagit f.d. rådmannen Bengt Johansson, ordförande, och tekniska rådet Carl-Philip Jönsson samt de särskilda ledamöterna Robert Rosenqvist och Björn Clasinder.