

|                          |  |
|--------------------------|--|
| <b>Tid och plats</b>     | A-salen, kl. 15:00   |
| <b>Beslutande</b>        |  |
| Ledamöter                | Tobias Adersjö (MP), Ordförande<br>Ann-Kristin Lindquist (S), 1:e vice ordförande<br>Karl-Erik Rosén (M)<br>Mikael Virdelo (M)<br>Jure Bogatic (M)<br>Hans Falk (C)<br>Anders Landin (L)<br>Yusuf Isik (S)<br>Laila Stein (S)<br>Gunilla Dahlgren (S)<br>Maria Garmer (V)                  |
| <b>Övriga närvarande</b> |  |
| Ersättare                | Albin Evertsson (MP)<br>Jonas Danielsson (S)<br>Frank Hjelm (M)<br>Gudrun Holmberg (C)<br>Rickard Karlsson (L)<br>Iman Hussein (S)<br>Domingo Paine (S)<br>Pannie Thongsanthiah Valfridsson (S)  |
| Tjänstepersoner          | Madeleine Karlsson, förvaltningschef<br>Cecilia Lindberg, enhetschef<br>Kaisa Sandstedt, enhetschef<br>Karin Eskilsson, miljö- och hälsoskyddsinspektör §91-93<br>Emma Bergstrand, miljö- och hälsoskyddsinspektör § 91-93<br>Margareta Johansson, miljö- och hälsoskyddsinspektör § 91-93 |
| <b>Justering</b>         |  |
| Justerare                | Ann-Kristin Lindquist  |
| Plats och tid            | Miljö- och hälsoskyddskontoret, 2018-09-27   |
| Justerade paragrafer     | §§ 91-102  |
| <b>Ajournering</b>       | 15:26 – 15:42 pga. brandlarm   |

**Underskrifter**

Sekreterare .....  
Daniel Erikson

Ordförande .....  
Tobias Adersjö

Justerare .....  
Ann-Kristin Lindquist

---

### Bevis om anslag av protokoll

miljö- och hälsoskyddsnämndens protokoll från sammanträdet 2018-09-25 är justerat.

Anslagsdag 2018-09-27

Anslaget tas ner 2018-10-31

Förvaringsplats för protokollet Miljö- och hälsoskyddskontoret

Den som vill överklaga ett beslut ska göra det skriftligt inom tre veckor från anslagsdagen

Underskrift

.....  
Daniel Erikson

## Förteckning över miljö- och hälsoskyddsnämnden ärenden

|       |  |    |
|-------|--|----|
| § 91  | Dnr 2015-00001<br>Val av justerare .....                                       | 5  |
| § 92  | Dnr 2016-00036<br>Allmänhetens frågestund .....                                | 6  |
| § 93  | Dnr 2015-00005<br>Informationsärenden .....                                    | 7  |
| § 94  | Dnr 2015-00002<br>Redovisning av delegationsbeslut.....                        | 8  |
| § 95  | Dnr 2015-00003<br>Inkomna handlingar .....                                     | 9  |
| § 96  | Dnr 2015-00004<br>Budgetuppföljning .....                                      | 10 |
| § 97  | Dnr 2018-00044<br>Upphävande av MHN beslut § 95 2016-10-11 .....               | 11 |
| § 98  | Dnr 2018-00046<br>Uppdrag att återbetala felaktiga avgifter Dnr. 18-3002 ..... | 12 |
| § 99  | Dnr 2018-00048<br>Föreläggande om lågfrekvent buller från stadsbussar .....    | 14 |
| § 100 | Dnr 2018-00049<br>Yttrande över förslag till detaljplan Växjö 9:32 m fl.....   | 25 |
| § 101 | Dnr 2015-00007<br>Rapport från presidiet .....                                 | 26 |
| § 102 | Dnr 2015-00008<br>Övrigt .....   | 27 |

|                  |  |  |                    |
|------------------|--|--|--------------------|
| Justerandes sign |  |  | Utdragsbestyrkande |
|------------------|--|--|--------------------|

§ 91

Dnr 2015-00001

## Val av justerare

### Miljö- och hälsoskyddsnämndens beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden väljer Ann-Kristin Lindquist (S) till justerare av mötets protokoll.

### Bakgrund

Justerare är den nämndledamoten som godkänner ett mötesprotokoll. Justeraren kontrollerar att det står samma sak i protokollet som det som nämnden beslutade på mötet

|                  |  |  |                    |
|------------------|--|--|--------------------|
| Justerandes sign |  |  | Utdragsbestyrkande |
|------------------|--|--|--------------------|

§ 92

Dnr 2016-00036

### Allmänhetens frågestund

Ingen allmänhet närvarade vid mötet

#### Bakgrund

Miljö- och hälsoskyddsnämndens sammanträden är öppna för allmänheten. Under denna dagordningspunkt har vem som helst möjlighet att ställa frågor till nämndens politiker.

|                  |  |  |                    |
|------------------|--|--|--------------------|
| Justerandes sign |  |  | Utdragsbestyrkande |
|------------------|--|--|--------------------|

§ 93

Dnr 2015-00005

### Informationsärenden

Karin Eskilson, miljö- och hälsoskyddsinspektör, informerade om överklagat ärende som nu handläggs av Mark- och miljödomstolen gällande Fordonskonsult i Lammhult AB

Emma Bergstrand och Margareta Johansson, miljö- och hälsoskyddsinspektörer, informerade om den dricksvattenkontroll som görs av miljö- och hälsoskyddsnämnden.

Kaisa Sandstedt, enhetschef, informerade om vad som är aktuellt på enheten för miljöskydd.

Cecilia Lindberg, enhetschef, informerade om vad som är aktuellt på enheten för hälsoskydd och livsmedel.

Madeleine Karlsson, förvaltningschef, informerade om vad som är aktuellt övergripande på miljö- och hälsoskyddskontoret.

|                  |  |  |                    |
|------------------|--|--|--------------------|
| Justerandes sign |  |  | Utdragsbestyrkande |
|------------------|--|--|--------------------|

§ 94

Dnr 2015-00002

## Redovisning av delegationsbeslut

### Miljö- och hälsoskyddsnämndens beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden noterar redovisningen av delegationsbesluten. Redovisningen motiverar inget ytterligare beslut.

### Bakgrund

Miljö- och hälsoskyddskontoret redovisar beslut som de har fattat på delegation av miljö- och hälsoskyddsnämnden. Enligt kommunallagen (2017:725) 6 kap 37 § får en nämnd ge anställda hos kommunen i uppgift att besluta i stället för nämnden i vissa ärenden

|                  |  |  |                    |
|------------------|--|--|--------------------|
| Justerandes sign |  |  | Utdragsbestyrkande |
|------------------|--|--|--------------------|



§ 95

Dnr 2015-00003

## Inkomna handlingar

### Miljö- och hälsoskyddsnämndens beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden noterar informationen från de inkomna handlingarna. Handlingarna motiverar inget ytterligare beslut.

### Bakgrund

Miljö- och hälsoskyddsnämnden går igenom handlingar som har kommit in till nämnden för kännedom.

|                  |  |  |                    |
|------------------|--|--|--------------------|
| Justerandes sign |  |  | Utdragsbestyrkande |
|------------------|--|--|--------------------|

§ 96

Dnr 2015-00004

## Budgetuppföljning

### Miljö- och hälsoskyddsnämndens beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden noterar redovisningen av budgetutfallet för augusti månad. Redovisningen motiverar inget ytterligare beslut.

### Bakgrund

Miljö- och hälsoskyddskontoret redovisar budgetutfallet för nämnden varje månad.

|                  |  |  |                    |
|------------------|--|--|--------------------|
| Justerandes sign |  |  | Utdragsbestyrkande |
|------------------|--|--|--------------------|

§ 97

Dnr 2018-00044

## Upphävande av MHN beslut § 95 2016-10-11

### Miljö- och hälsoskyddsnämndens beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden upphäver miljö- och hälsoskyddsnämndens beslut MHN § 95 2016-10-11, om att fastställa en fast avgift för inspektion av äldre avloppsanläggningar.

### Bakgrund

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade vid sammanträde den 11 oktober 2016 om att en fast avgift, motsvarande kostnaden för en timmes handläggning, skulle tas ut vid tillsyn av äldre infiltrationsanläggningar.

Under 2018 har det hittills genomförts 112 tillsynsbesök och årets övriga besök är inplanerade. Varje besök inklusive planering och utskick av information samt en bedömning tar i de flesta fall kring 1,5 timme. Många gånger tar tillsynen av en anläggning ännu längre tid på grund av orsaker som att fastighetsägaren inte vet var anläggningen är placerad, brunnslöcken inte går att öppna m.fl.

Under 2016 genomfördes ett fåtal tillsynsbesök, under 2017 ökade tillsynsbesöken till 83 stycken. För 2018 och framåt planerar vi att minst 200 äldre infiltrationer ska få tillsyn. När antalet besök blivit fler jämfört med 2016, märks det tydligt att den fasta avgiften är på fel nivå, och att den beslutade timavgiften Kf § 241 2017-11-21 ska gälla.

### Bedömning

Miljö- och hälsoskyddsnämndens beslut MHN § 95 2016-10-11 bör därför upphävas och att tillsynen av äldre infiltrationsanläggningar ska bekostas i enlighet med taxan beslutad i Kommunfullmäktige Kf § 241 2017-11-21.

|                  |  |  |                    |
|------------------|--|--|--------------------|
| Justerandes sign |  |  | Utdragsbestyrkande |
|------------------|--|--|--------------------|

§ 98

Dnr 2018-00046

## Uppdrag att återbetala felaktiga avgifter Dnr. 18-3002

### Miljö- och hälsoskyddsnämndens beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden ger miljö- och hälsoskyddskontorets förvaltningschef i uppdrag att återbetala det överskott som livsmedelsföretagare i Växjö kommun betalat till miljö- och hälsoskyddsnämnden under 2018 utifrån felaktig indexuppräknings

### Bakgrund

Enligt livsmedelslagen och förordning om avgifter för offentlig kontroll av livsmedel är en kommun skyldig att ta ut avgifter för den kommunala livsmedelskontrollen. Ett företags årliga kontrollavgift är baserad på det antal kontrolltimmar som riskklassificeringen ger multiplicerat med den kommunala timavgiften som kommunfullmäktige har beslutat.

Av taxan framgår att Miljö- och hälsoskyddsnämnden för varje kalenderår (avgiftsår) ska höja denna fastställda timtaxa (timavgiften) med en procent-sats som motsvarar konsumentprisindex (totalindex).

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutade 2017-12-12 §131 om indexuppräknings av taxa för miljö- och hälsoskyddsnämndens offentliga kontroll inom livsmedelsområdet. Indexuträkningen gjordes utifrån Sveriges kommuner och landstings prisindex för kommunal verksamhet (PKV). Indexuppräknings innebar en höjning med 126 kr per timme vid normal offentlig kontroll och en höjning med 107 kr per timme vid extra offentlig kontroll samt registrering.

### Bedömning

Indexuppräknings har gjorts utifrån Sveriges kommuner och landstings prisindex för kommunal verksamhet (PKV) och inte utifrån konsumentprisindex (totalindex) som är det index som anges i taxa för miljö- och hälsoskyddsnämndens offentliga kontroll inom livsmedelsområdet. Nämndens beslut om indexuppräknings kan därför inte vara giltigt. De timavgifter som anges i taxan gäller.

Av (EG) nr 882/2004 artikel 27 p 9 framgår att avgifter inte får återbetalas direkt eller indirekt, förutom i de fall de har uttagits felaktigt. Den höjning av avgiften som indexuppräknings medför bedöms ha uttagits felaktigt. Bedömningen är att överskottet ska återbetalas till respektive företag.

|                  |  |  |                    |
|------------------|--|--|--------------------|
| Justerandes sign |  |  | Utdragsbestyrkande |
|------------------|--|--|--------------------|

Beslutet tas med stöd av 28 §§ livsmedelslagen (2006:804), artikel 27 p 9 (EG) nr 882/2004, förordning (2006:1166) om avgifter för offentlig kontroll av livsmedel.

|                  |  |  |                    |
|------------------|--|--|--------------------|
| Justerandes sign |  |  | Utdragsbestyrkande |
|------------------|--|--|--------------------|

§ 99

Dnr 2018-00048

## Föreläggande om lågfrekvent buller från stadsbussar

Diarienummer: 2013.1462, 2013.1464, 2013.1703, 2014.0701, 2016.1280, 2017.0070, 2017.0256, 2018.1537

### Miljö- och hälsoskyddsnämndens beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden förelägger Region Kronoberg (232100-0065) om följande försiktighetsmått gällande stadsbusstrafik med bussar av den modell som konstaterats avge starka lågfrekventa ljud (Mercedes Citaro, årsmodell 2012 med Euro 5-motor och gasdrift).

1. Användningen av bussar av den angivna modellen ska begränsas på följande linjer och sträckor:
  - linje 1 (Hovshaga – Teleborg),
  - linje 2/6 (Araby/Norr),
  - linje 7 (genom Östra Lugnet) samt
  - linje 5/8 (där bussarna trafikerar samma sträcka genom Sandsbro)

Från och med 2019-09-01 får bussar av den angivna modellen köra sträckorna (enkel tur)

- högst femtio gånger per dygn (kl. 04 – 04)
  - högst fem gånger per natt (kl. 22-06) natt mot lördag och söndag
  - Övriga nätter får bussar av den modellen inte användas på dessa linjer mellan kl. 22 - 06.
2. Region Kronoberg ska senast 2019-01-01 inkomma till miljö- och hälsoskyddsnämnden med en plan för hur ni avser att uppfylla föreläggandet.

### Bakgrund

I juni 2013 byttes stadsbussarna i Växjö stad ut mot gasbussar. Samtidigt drogs en del busslinjer om och antalet turer utökades. Detta var en del i en satsning på att driva kollektivtrafiken med lokalt producerad biogas och att förbättra tillgängligheten till kollektivtrafik i staden.

Under sommaren och hösten 2013 tog miljö- och hälsoskyddskontoret emot fem klagomål på buller från de nya lokalbussarna. De boende upplevde att

|                  |  |  |                    |
|------------------|--|--|--------------------|
| Justerandes sign |  |  | Utdragsbestyrkande |
|------------------|--|--|--------------------|

Ljudet störde utomhus och inomhus. De klagade på vibrationer inne i husen då bussen passerade. Dessa bostäder låg längs linje 1 och 7, i stadsdelarna Hovshaga och Östra Lugnet, och en låg i centrum. Flera boende längs Fyllerydsvägen i Sandsbro hörde också av sig till kommunen med klagomål på de nya bussarna, linjedragning och turtäthet.

Vi besökte två av bostäderna och gjorde indikerande ljudmätningar, som visade att den maximala A-vägda ljudnivån överskreds inne i bostadsrum vid en del av busspassagerna. Vaghållaren tekniska förvaltningen lät ÅF Infrastructure AB göra mätningar av ljudnivån från bussarna i alla de fem bostäderna. Mätningarna gjordes i januari och februari 2014. Resultatet blev att riktvärdet för maximal ljudnivå (45 decibel A) överskreds under minst hälften av busspassagerna i samtliga bostadsrum där ljudet mättes.

Anledningen är att bussbullret dämpas dåligt genom fasaderna. I en av rapporterna står att ”Skillnaden i ljudnivå ute och inne:  $L_{max}(ute) - L_{max}(inne)$  är 17 – 21 dB för de tre villorna och för huset på Sandgårds-gatan. Att dämpningen är sämre än väntat beror helt och hållet på att bullrets karaktär är mycket lågfrekvent. En fasads förmåga att dämpa lågfrekvent buller är betydligt sämre än förmågan att dämpa buller vid högre frekvenser.” ÅF-s slutsats av mätningen i den fjärde villan var också att ”Ljudspektret från bussarna är typiskt för tung trafik och innehåller starka låga frekvenser som inte är lätta att dämpa.”

ÅF Infrastructure AB gjorde också en vibrationsmätning inne i en av bostäderna. De vibrationer som uppmättes i golvet låg långt under gällande riktlinjer. Troligen är det istället luftburna lågfrekventa ljudvågor som ger upphov till att glasen skallrar i skåpen och att TV-soffan skakar när bussen passerar, vilket två av de klagande har angett.

Den 23/1 2014 inkom tekniska förvaltningen med en genomgång av möjliga tekniska åtgärder för att dämpa ljudet från bussarna vid fastigheten Mimas 1 (vid linje 7):

- en 30 m skärm i tomtgränsen som kan dämpa lågfrekvent ljud i 50 Hz-tersbandet med minst 10 decibel. Bedömd kostnad cirka 100 000 kronor.
- Fasadåtgärder som innebär att man tar ner panelen och förstärker fasaden med extra lager tungt material, förstärker bullerdämpningen i taket samt byter fönster. Bedömd kostnad blev cirka 250 000 kronor.

|                  |  |  |                    |
|------------------|--|--|--------------------|
| Justerandes sign |  |  | Utdragsbestyrkande |
|------------------|--|--|--------------------|

Den boende fick del av utredningen och svarade den 26/2 2014:

- Åtgärderna är dyra och kommer att påverka utseendet på huset. Det ger heller inga garantier att komma tillrätta med det lågfrekventa bullret.
- Bussen passerar inte bara hans hus utan även tre förskolor och 14 andra bostadshus. Därför anser han att den bästa lösningen är att flytta hållplatsen.

Eftersom bullret inte är ett normalt trafikbuller utan kommer ifrån stadsbussarna bedömde miljö- och hälsoskyddsnämnden under hösten 2014 att Region Kronoberg kan betraktas som verksamhetsutövare. Detta baserades på Mark- och miljööverdomstolens dom från 2014-03-28 (2013-M 7927) där Skånetrafikens linjetrafik med bussar anses vara en sådan verksamhet som omfattas av miljöbalkens hänsynsregler. Vi vände oss därför till Region Kronoberg i november 2014 och bad dem utreda om det finns några möjligheter att dämpa ljudet genom tekniska åtgärder på bussarna.

De anlidade Tyréns som konstaterade att ljudet uppstår i avgasröret. De kom fram till att bussarna av märket Mercedes Citaro som körs på biogas, ger tydligt starkare lågfrekvent buller vid inbromsning och acceleration än en motsvarande dieselbuss. De konstaterade också att olika frekvenser (men främst tersbanden 31,5 Hz – 63 Hz) dominerar under olika driftlägen, t.ex. olika hastighet eller acceleration/ inbromsning och tomgång (se rapport Ljudmätning av bussar – Växjö, daterad 2015-09-08). De försökte även ta fram en prototyp för ”aktiv ljuddämpning” som kunde byggas in i bussen och dämpa de låga frekvenserna. Resultatet presenterade för miljö- och hälsoskyddskontoret i september 2016.

Representanter för busstillverkaren Mercedes fick yttra sig över förslaget och meddelade i oktober 2016 ”Vi kan ej godkänna en eftermontering av den aktiva bullerdämpningen framtagen av Tyréns p g a följande:

- Röret ifrån lådan inuti fordonet inkräktar på ramkonstruktionen.
- Brandrisken blir för hög.
- Eftersom röret och hålet i golvet monteras tätt inpå turbon blir värmespridningen för hög.”

Under de senaste åren har fem nya klagomål på buller från stadsbussarna utretts av miljö- och hälsoskyddskontoret, gällande bostäder som ligger längs busslinje 1, 5/8 och 2/6. Vi har gjort indikerande mätningar i bostadsrum på

|                  |  |  |                    |
|------------------|--|--|--------------------|
| Justerandes sign |  |  | Utdragsbestyrkande |
|------------------|--|--|--------------------|



dessa fastigheter. På samtliga ställen har vi mätt upp höga ljudnivåer i tersbanden 40, 50 och/eller 63 Hertz, se vidare under rubriken Uppmätta ljudnivåer och tillämpliga riktvärden.

Miljö- och hälsoskyddsnämnden förelade i januari 2017 Region Kronoberg att inkomma med:

1. Förslag på möjliga förändringar i linjesträckningen som kan ge minskad bullerpåverkan vid fastigheter där klagomål har inkommit, och vilka konsekvenser det skulle ge för stadstrafiken. Förslagen kan gälla endast vissa bussturer, till exempel nattetid.
2. Redovisning av konsekvenser av ett minskat antal turer under sena kvällar och nätter (kl. 22 – 06), samt hur ni ställer er till att minska antalet turer under de tiderna.
3. Redovisning av era ekonomiska och juridiska möjligheter att köpa in nya och/eller använda befintliga bussar i stadstrafiken som inte ger ett lika starkt lågfrekvent ljud, företrädesvis mellan kl. 22 och 06.
4. En redovisning av möjligheten att byta ljuddämpare enligt det förslag som Tyréns anger i sin rapport R01-264187, Ljudmätning av bussar – Växjö, med rapportdatum 2015-09-08. Redovisningen ska innehålla konsekvenser för garanti, typgodkännande och, om det visar sig möjligt att byta ljuddämpare, en uppskattning av kostnaden.

Region Kronoberg svarade, i sammanfattning, att:

- En flyttning av linjerna skulle bara innebära att problemet flyttas till andra fastigheter, men de svarade inte på möjligheter att minska störningen vid de åtta aktuella fastigheterna där bullerklagomål utreddes.
- Frågan om minskat antal turer nattetid besvaras generellt med att det är tekniskt och avtalsmässigt möjligt, men att konsekvenserna blir negativa för de som behöver/använder bussarna, och att det kommer att framstå som märkligt att Växjö inte kommer att ha ett ”normalt” utbud av stadsbusstrafik kvällar och nätter.
- Svaret på fråga 3 är att det inte går att kräva av trafikföretaget att de byter bussar. En ändring skulle kräva en ny upphandling samt uppsägning av nuvarande avtal vilket skulle bli dyrt.
- Fråga 4 besvaras med att en nyutveckling av motorer som inte längre serietillverkas säkert inte ligger högt på tillverkarens agenda. Även om man påbörjade en sådan utveckling skulle den ta tid som troligen är jämförbar med den tid då nuvarande avtal löper ut och bussarna ska bytas, d.v.s. år 2023.

|                  |  |  |                    |
|------------------|--|--|--------------------|
| Justerandes sign |  |  | Utdragsbestyrkande |
|------------------|--|--|--------------------|

Miljö- och hälsoskyddskontoret ansåg inte att svaret gav ett tillräckligt underlag för att avgöra ärendet. I februari 2018 bad vi på nytt Region Kronoberg att redogöra för möjliga åtgärder som minskar störningarna vid de aktuella fastigheterna. De har kommit in med följande uppgifter i mars och i maj 2018:

- 4 av de 36 bussarna har nu euro 6-motorer som inte avger de starka lågfrekventa ljuden.
- Måndag – torsdag körs endast tre bussar i nattrafiken och då kan alla tre köras med de tystare motorerna.
- Fr.o.m. hösten 2018 utökas fordonsflottan med 1 fordon med den tystare motorn.
- De ser också en trolig utbyggnad och utbyte av bussar 2019 och möjligen 2020 så att man kommer upp i 10 av 42 fordon med tystare motorer. Detta avgörs dock i kommande budgetbeslut.

De har även beräknat antal passager med den bullriga busstypen i slutet av 2018, 2019 och 2020 längs de linjer där boende har klagat på bullerstörningar. Utifrån den information de har idag om budget och framtida förändringar i bussflottan har de försökt att beräkna hur de tror att det blir:

#### Linje 1

|                     | 2018-12-31 | 2019-12-31 | 2020-12-31 |
|---------------------|------------|------------|------------|
| heldag              | 59         | 37         | 37         |
| varav klockan 22-06 | 14         | 7          | 7          |

#### Linje 7

|                     | 2018-12-31 | 2019-12-31 | 2020-12-31 |
|---------------------|------------|------------|------------|
| heldag              | 113        | 113        | 58         |
| varav klockan 22-06 | 0          | 0          | 0          |

#### Linje 2/6

|                     | 2018-12-31 | 2019-12-31 | 2020-12-31 |
|---------------------|------------|------------|------------|
| heldag              | 59         | 59         | 48         |
| varav klockan 22-06 | 11         | 11         | 0          |

#### Linje 5/8

|                     | 2018-12-31 | 2019-12-31 | 2020-12-31 |
|---------------------|------------|------------|------------|
| heldag              | 77         | 77         | 57         |
| varav klockan 22-06 | 7          | 7          | 7          |

|                  |  |  |                    |
|------------------|--|--|--------------------|
| Justerandes sign |  |  | Utdragsbestyrkande |
|------------------|--|--|--------------------|

Merkostnaden för att köra med en ny ledbuss istället för en äldre biogasbuss är enligt Region Kronoberg 200 000 kronor/år. De redan inköpta nya bussarna är ledbussar.

De anger också att kostnaden för att köpa in en ny buss ger en dubblad årskostnad, eftersom avtalet inte ger dem rätt att byta ut besiktigade och godkända fordon. De skulle därför få fortsätta betala även för de gamla fordonen, vilket innebär en merkostnad på cirka 2,5 miljoner kr per buss och år.

De klagande har fått del av Region Kronobergs redovisningar. Tre av dem har kommit in med synpunkter.

\_\_\_\_\_, boende på \_\_\_\_\_, anser att Region Kronoberg bör köpa in mindre bussar alternativt elbil/buss för nattrafiken. Att behöva vänta 5-6 år ytterligare med ett alternativ till dagen biogasbussar/motorer är inte acceptabelt.

\_\_\_\_\_, boende på \_\_\_\_\_, önskar att "Region Kronoberg ser över möjligheten att avsluta nuvarande avtal i förväg för att komma till bukt med dessa problem, om detta inte är ekonomiskt försvarbart hoppas vi de kan göra förändringar på delar av flottan och eventuellt arbeta in elbussar som många andra kommuner redan provar. Oavsett ovan bör de snarast se över sin sina turer och beläggning."

\_\_\_\_\_, boende på \_\_\_\_\_, skriver att bussarnas lågfrekventa ljud/buller och vibrationer tränger genom husvägg in i bostaden och när henne var hon än befinner sig i huset. Det är tröttsamt och ett stressande ljud som pågår en stor del av dygnet. Går det att minska på antalet bussturer eller lägga om turlistan i villaområden? Behöver det gå bussar nästan hela natten? Hon skriver också att bullret från bussarna är oftast ett samtalsämne bland grannar men en del kanske inte uttrycker sina åsikter skriftligt.

### **Uppmätta ljudnivåer och tillämpliga riktvärden**

ÅF Infrastructure AB har, som tidigare redovisats, mätt upp maximala A-vägda ljudnivåer i flera av bostäderna som överskrider riktvärdet 45 decibel A. Enligt både ÅF-s och miljö- och hälsoskyddsnämndens bedömning är det dock inte tillräckligt att använda det riktvärdet eftersom ljudet till sin karaktär är starkt lågfrekvent.

Folkhälsomyndigheten har i sina allmänna råd om buller inomhus (FoHMFS 2014:13) angett riktvärden för lågfrekvent buller. De gäller för ekvivalent

|                  |  |  |                    |
|------------------|--|--|--------------------|
| Justerandes sign |  |  | Utdragsbestyrkande |
|------------------|--|--|--------------------|

Ljudnivå i tersband mellan 31,5 – 200 Hertz. Bullret från bussarna är ett ljud som varar under ett antal sekunder – minuter, beroende på om bussen kör förbi snabbt eller stannar på en hållplats eller i en korsning. Ljudet förändras beroende på närhet till bostaden, gaspådrag och varvtal i bussens motor. Det är därför svårt att relatera ljudet till ett riktvärde för ekvivalent ljudnivå.

ÅF valde att plocka ut de 15 sekunder då bussen har gett som högst ljudnivå inne i rummet, och räknade ut ekvivalent ljudnivå i vissa tersband under denna period. Vi har gjort likadant för de mätningar som miljö- och hälsoskyddskontoret har gjort. Mellan fem och tio passager har mätts upp på varje ställe.

En sammanställning av uppmätta ekvivalenta ljudnivåer för 15-sekunders busspassager:

| Tersband                      | 40 Hz        | 50 Hz        | 63 Hz        |
|-------------------------------|--------------|--------------|--------------|
| Riktvärde<br>(FoHMFS 2014:13) | <b>49 dB</b> | <b>43 dB</b> | <b>42 dB</b> |

| 2012 års buss       |          |          |          |
|---------------------|----------|----------|----------|
| Rustbädden 1        | 48 dB    | 63 dB    | 57 dB    |
| Fornborgen 1        | 51-63 dB | 61-72 dB | 49-60 dB |
| Fångetornet 1       | 49-60 dB | 52-69 dB | 47-59 dB |
| Nattviolen 1        | 37-56 dB | 44-63 dB | 45-60 dB |
| Malvan 1            | 46-56 dB | 59-63 dB | 53-58 dB |
| Hundkäxet 5         | 43-61 dB | 53-60 dB | 38-47 dB |
| Bondegårdsbacken 11 | 38-50 dB | 55-62 dB | 50-57 dB |

| Ny buss             |          |          |          |
|---------------------|----------|----------|----------|
| Fornborgen 1        | 45-48 dB | 46-49 dB | 37-39 dB |
| Fångetornet 1       | 40-43 dB | 40-43 dB | 33-39 dB |
| Bondegårdsbacken 11 | 34 dB    | 42 dB    | 38 dB    |

Mätresultaten skiljer sig mycket mellan bostäderna. Det beror troligen på att husen är konstruerade olika och därmed dämpar de skilda frekvenserna olika effektivt. De ligger också på olika stort avstånd från vägen.

|                  |  |  |                    |
|------------------|--|--|--------------------|
| Justerandes sign |  |  | Utdragsbestyrkande |
|------------------|--|--|--------------------|

### Bedömning

Vi fattar beslutet med stöd av 2 kap. 3 och 7 § samt 26 kap. 9 och 21 § miljöbalken.

2 kap. 3 § anger att den som bedriver en verksamhet eller vidtar en åtgärd är skyldig att vidta de försiktighetsmått som behövs för att förebygga eller hindra att verksamheten eller åtgärden medför skada eller olägenhet för människors hälsa. Redan risken för att en olägenhet kan uppkomma innebär att försiktighetsmått ska vidtas. Med olägenhet för människors hälsa avses störning som enligt medicinsk eller hygienisk bedömning kan påverka hälsan menligt och som inte är ringa eller helt tillfällig (9 kap. 3 § miljöbalken). Buller är en störning som kan innebära krav på försiktighetsmått. Innan krav på försiktighetsmått ställs ska en skälighetsprövning enligt 2 kap. 7 § miljöbalken göras. Vid den prövningen ska bl.a. nyttan med försiktighetsmåten jämföras med kostnaden för dessa.

I 26 kap. 9 § står att en tillsynsmyndighet i det enskilda fallet får besluta om de förelägganden och förbud som behövs för att miljöbalken samt föreskrifter, domar och andra beslut som har meddelats med stöd av balken ska följas. 21 § i samma kapitel anger att tillsynsmyndigheten får förelägga en verksamhetsutövare att till myndigheten lämna de uppgifter och handlingar som behövs för tillsynen.

Då detta beslut tas, hösten 2018, passerar följande antal bussar förbi de sträckor där miljö- och hälsoskyddsnämnden har utrett klagomål:

|                                    | Linje 1<br>genom<br>Hovshaga | Linje 7 | Linje 5+8<br>genom<br>Sandsbro | Linje 2+6 |
|------------------------------------|------------------------------|---------|--------------------------------|-----------|
| Dygn må-to                         | 146                          | 135     | 132                            | 105       |
| Varav natt<br>må-to<br>(kl. 22-06) | 18                           | 10      | 11                             | 4         |
| Natt fredag<br>(kl. 22-06)         | 22                           | 20      | 26                             | 11        |
| Natt lördag<br>(kl. 22-06)         | 30                           | 18      | 20                             | 11        |

Det kan antas att en del av bussturerna körs med de fyra nyare gasbussarna som inte avger det starka lågfrekventa ljudet. Enligt Region Kronobergs beräkning i skrivelsen från 2018-05-31 kan en ganska stor andel av dessa turer köras med de nyare bussarna redan vid årsskiftet 2018 – 2019.

|                  |  |  |                    |
|------------------|--|--|--------------------|
| Justerandes sign |  |  | Utdragsbestyrkande |
|------------------|--|--|--------------------|

I de mätningar som är gjorda låg den ekvivalenta ljudnivån för de tre analyserade tersbanden 40, 50 och 63 Hertz över Folkhälsomyndighetens riktvärde vid nästan varje busspassage (analyserat under 15 sekunder):

- I tersbandet 40 Hertz ligger uppmätt ljudnivå upp till 12 decibel över Folkhälsomyndighetens riktvärde.
- För tersbandet 50 Hertz överskrider riktvärdet med 20 decibel eller mer vid de bullrigaste passagerna i nästan alla bostäder
- I tersbandet 63 Hertz ligger ljudnivåerna som mest 5 – 18 decibel över riktvärdet.

Bullret från de aktuella gasbussarna skiljer sig så mycket från normalt trafikbuller att det inte bör bedömas enligt riktvärden för buller från vägtrafik. Vi bedömer att det istället är Folkhälsomyndighetens riktvärden för lågfrekvent buller som närmast kan tillämpas för att bedöma om bullret kan betraktas som en olägenhet för människors hälsa. Störningarna uppkommer regelbundet under ett stort antal tillfällen varje dygn. I Mark- och miljööverdomstolens dom (2012-M 9591) som gäller klagomål på lågfrekvent buller från diesellok på en bangård har Socialstyrelsen yttrat sig på följande sätt om lågfrekvent ljud:

”Vid ljudnivåberäkningar/-mätningar används normalt ett A-filter för att bedöma risken för att störas av buller från t.ex. väg och spårtrafik. Ett A-filter passar inte för att mäta lågfrekvent ljud eftersom det ger en kraftig dämpning av låga frekvenser. Detta innebär att uppmätta mätvärdet underskattar de låga frekvenserna i ljudet. Ljudnivån från dieselloken på tomgång är dominerat av motorljudet vid låga frekvenser. I det aktuella fallet bör riktvärdena för lågfrekvent buller i Socialstyrelsens allmänna råd, tabell 2 användas för att bedöma olägenhet för människors hälsa eftersom störningen domineras av lågfrekvent ljud. Av ljudnivåmätningarna framgår att ljudnivån överstiger Socialstyrelsens riktvärden för lågfrekvent buller, framför allt vid de lägre frekvenserna 31,5–63 Hz med 6,5–16 dB. Exempel på symptom vid exponering av lågfrekvent ljud är trötthet, irritation, huvudvärk, koncentrationssvårigheter och störd sömn. Den maximala ljudnivån och antalet ljudhändelser har avgörande betydelse för uppkomsten av sömnstörningar. Lågfrekvent ljud påverkar människor mer än ljud som inte domineras av låga frekvenser. Om bullret ger långsiktiga negativa hälsoeffekter går inte att svara på utan närmare undersökningar. Eftersom störningen i detta fall är regelbunden och återkommer nattetid bör man göra någon form av åtgärd för att minimera hälsoriskerna.”

|                  |  |  |                    |
|------------------|--|--|--------------------|
| Justerandes sign |  |  | Utdragsbestyrkande |
|------------------|--|--|--------------------|

Lågfrekventa ljud är mycket svåra att bygga bort på själva fastigheterna. Fönsterbyten skulle vara en osäker åtgärd eftersom ljudet kan ta sig in genom fasader eller tak. En förstärkning av husens fasader för att klara riktvärden inomhus bedöms kunna bli dyr och tekniskt svår, även om det inte är utrett för varje bullerutsatt fastighet vilka isolerande åtgärder som skulle behöva vidtas.

Det finns inga riktvärden för maximal ljudnivå i låga frekvenser. Sannolikt är det inte en ekvivalent ljudnivå som orsakar de upplevda störningarna från bussarna, utan de högsta ljudnivåerna.

Eftersom bussarna passerar ett stort antal bostäder längs linjen finns det sannolikt fler bostäder där ljudnivån inomhus är så hög att det innebär olägenheter för de boendes hälsa. Vi har gjort en översiktlig beräkning av antalet särskilt exponerade bostadshus längs stadsbusslinjerna 1, 2/6, 5, 7 och 8. Den innefattar hus som ligger nära gathörn och hållplatser där bussar behöver bromsa in och accelerera. Hus längs de större trafikstråken, som Sandsbrovägen, har inte räknats med och inte heller hus som ligger nära gator där bussen antas passera med jämn hastighet. Vi kom fram till att minst 192 bostadshus löper risk att vara utsatta för lika stora störningar som de undersökta bostäderna. En mindre del av dem är flerbostadshus.

Region Kronoberg har i sin skrivelse från den 31/5 2018 redovisat en extra kostnad per buss på cirka 2,5 miljoner kronor/år. Vi har antagit att detta gäller helt nya bussar, och således är den maximala extra kostnaden. Enligt våra bedömningar behövs fyra extra bussar för att klara de förelagda kraven på linjerna 1, 2/6, 5, 7 och 8 med nuvarande turtäthet. Fyra nya bussar skulle ge en extra kostnad på 10 miljoner kronor per år, alltså 40 miljoner kronor för de fyra år som återstår av avtalstiden. Det kan finnas en marknad för begagnade gasbussar där extrabussar kan köpas in till lägre pris. Att minska turtätheten är en annan möjlig delåtgärd och skulle snarare innebära en ekonomisk besparing, även om vi har full förståelse för att Region Kronoberg inte vill minska tillgängligheten på kollektivtrafik. En kostnad på maximalt 40 miljoner kronor utslaget på cirka 200 bostäder, som skulle minska risken avsevärt för olägenheter från buller, innebär en kostnad på cirka 200 000 kronor per hus. Ytterligare hundratals bostäder som ligger i närheten av bussgatorna skulle också få minskad risk för bullerstörningar.

Vi bedömer att den återkommande störningen av lågfrekventa ljud från stadsbussarna i bostaden utgör en betydande olägenhet för människors hälsa, framförallt inomhus i bostadsrum. Sammantaget anser vi att bullerdämpande

|                  |  |  |                    |
|------------------|--|--|--------------------|
| Justerandes sign |  |  | Utdragsbestyrkande |
|------------------|--|--|--------------------|

åtgärder är angelägna, och att kostnaden inte är oskäligen för att minska risken för hälsoskadliga effekter hos de boende.

Region Kronoberg får själva bedöma på vilket sätt de ska klara kraven. De nya biogasbussar som planeras att köpas in kommer inte att vara tillräckliga för att klara kraven redan hösten 2019, eftersom samma föreläggande ställs för de flesta busslinjer i stadstrafiken. Alternativa lösningar kan vara att införskaffa begagnade biogasbussar av annan modell, att omförhandla avtalet så att det blir möjligt att köra med bussar som går på andra drivmedel, eller att minska antalet turer.

### **Beslutet skickas till**

*För åtgärd*  
Region Kronoberg

### *För kännedom*

\_\_\_\_\_, 352 64 Växjö  
\_\_\_\_\_, 352 61 Växjö  
\_\_\_\_\_, 352 61 Växjö  
\_\_\_\_\_, 352 62 Växjö  
\_\_\_\_\_, 352 49 Växjö  
\_\_\_\_\_, 352 40 Växjö  
\_\_\_\_\_, 352 49 Växjö  
\_\_\_\_\_, 352 44 Växjö  
\_\_\_\_\_, 352 61 Växjö

|                  |  |  |                    |
|------------------|--|--|--------------------|
| Justerandes sign |  |  | Utdragsbestyrkande |
|------------------|--|--|--------------------|



§ 100

Dnr 2018-00049

## Yttrande över förslag till detaljplan Växjö 9:32 m.fl.

### Miljö- och hälsoskyddsnämndens beslut

Under förutsättning att nedanstående beaktas har Miljö- och hälsoskyddsnämnden inga synpunkter på den föreslagna detaljplanen.

Det har gjorts kompletterande markmiljöundersökningar 2016 (Sweco, 2016-06-23 Miljögeoteknisk markundersökning, Norremark) för det norra delområdet på plankartan med användningen Z; verksamheter med begränsad omgivningspåverkan. Området benämns i länsstyrelsens MIFO-inventering som upplagstomter med riskklass 3. Av den utredning som gjordes 2015 och som det redogörs för i nuvarande planbeskrivning framgår att rekommendationen är att ta fler jordprover för att få en bättre överblick och att förorenade jordmassor schaktas bort och ersätts med rena massor. Slutsatsen från Swecos uppföljande utredning 2016 är att det finns ett efterbehandlingsbehov för delområdet, på grund av förhöjda halter av bly och koppar. Planbestämmelser om krav på efterbehandlingsåtgärder vid exploatering bör därför tas fram för delområdet.

### Bakgrund

Stadsbyggnadskontoret har skickat ut samrådshandlingar avseende förslag till detaljplan för Växjö 9:32 m fl Återvinningscentralen till miljö- och hälsoskyddsnämnden för yttrande. Syftet med planen är att möjliggöra att den planerade återbruksbyn uppförs i den befintliga återvinningscentralen och att en ny återvinningscentral ska uppföras bredvid, på samma fastighet. Planläggningen nu syftar till att ändra detaljplanen för att möjliggöra denna byggnation, som inte ryms inom gällande detaljplan, vilken antogs 2016.

|                  |  |  |                    |
|------------------|--|--|--------------------|
| Justerandes sign |  |  | Utdragsbestyrkande |
|------------------|--|--|--------------------|

§ 101

Dnr 2015-00007

### Rapport från presidiet

Tobias och Ann-Kristin har deltagit i webinarium om konstgräsplaner och rapporterade kort från utbildningen.

|                  |  |  |                    |
|------------------|--|--|--------------------|
| Justerandes sign |  |  | Utdragsbestyrkande |
|------------------|--|--|--------------------|

§ 102

Dnr 2015-00008

## Övrigt

Inga övriga frågor.

|                  |  |  |                    |
|------------------|--|--|--------------------|
| Justerandes sign |  |  | Utdragsbestyrkande |
|------------------|--|--|--------------------|